

Krav sikret ved sjøpant

Universitetet i Oslo



Det juridiske fakultet

Kandidatnummer: 587

Leveringsfrist: 25.04.2012

Til sammen 16 586 ord

18.04.2012

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING</u>	<u>1</u>
1.1	Oppgavens tema og avgrensing	1
1.2	Bakgrunn	2
1.3	Rettskilder	4
1.3.1	Lovverket	4
1.3.2	Internasjonale rettskilder – sjøpantkonvensjonene	5
1.3.3	Forarbeider	7
1.3.4	Rettspraksis	7
1.3.5	Teori	8
<u>2</u>	<u>SJØPANTETS Plass i Pantesystemet</u>	<u>9</u>
<u>3</u>	<u>DEKNINGSOBJEKTET</u>	<u>13</u>
<u>4</u>	<u>PANTEKRAVET</u>	<u>17</u>
4.1	Innledning	17
4.1.1	Hyre og annen godtgjørelse	18
4.1.2	Havne- kanal- og andre vannveisavgifter og losavgifter	22
4.1.3	Erstatning for personskade	23
4.1.4	Erstatningskrav for tingsskade	26
4.1.5	Bergelønn, erstatning for fjerning av vrak og bidrag til fellehavari	28
4.2	Debitor	31
4.3	Regress?	33
<u>5</u>	<u>PANTERETTEN</u>	<u>34</u>
5.1	Prioritet	34
5.1.1	Forhold til andre rettigheter i pantet	35
5.1.1.1	Forholdet til konkursboets legalpant for boomkostninger	35
5.1.1.2	Utenlandske sjøpantkrav	38

5.1.1.3	Tilbakeholdsrett	38
5.2	Foreldelse	41
5.2.1	Fristens utgangspunkt	41
5.2.2	Fristavbrytelse - arrest	44
5.3	Realisasjon	46
5.3.1	Arrest	46
5.3.2	Tvangskraftig tvangsgrunnlag	48
5.3.3	Tvangssalg	49
<u>6</u>	<u>AVSLUTNING</u>	<u>50</u>
6.1	Oppsummering og vurderinger	50
6.2	Veien videre	55
<u>LITTERATURLISTE</u>		<u>56</u>

1 Innledning

1.1 Oppgavens tema og avgrensning

Oppgaven omhandler reglene om sjøpant i skip. Sjøpant i last faller dermed utenfor, dette grunnet oppgavens omfang. Oppgaven ser på sjøpantets plass i pantesystemet i kapittel 2, og i kapittel 3 undersøkes hva som er dekningsobjektet for sjøpant.

Oppgavens kapittel 4 vil ta for seg de forskjellige kravene som er sikret ved sjøpant i skip. Ettersom disse kravene er listet opp i Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39 (heretter ”sjøloven”) § 51 første ledd, kan det se ut som at loven angir presist hvilke krav som er sikret ved sjøpant. Oppgaven vil drøfte om dette er like entydig som det virker.

Sjøpantets prioritet og bortfall behandles i kapittel 5. Rettigheter som kan true sjøpanthavers rett blir også behandlet, i kapittel 5.1.1. Her blir det sett på konkursboets legalpant i skyldnerens formuesgoder, utenlandske sjøpantkrav og verkstedenes tilbakeholdsrett. Til slutt gis det en oppsummering, med noen vurderinger rundt lovens regler og deres fremtid.

Det blir noen steder trukket visse paralleller til andre typer panteheftelser i skipet. Ettersom sjøpant faller inn under gruppen legalpant, blir det sett nærmere på hensyn bak legalpant og gitt eksempler på slike.

Annen lovgivning enn den rent sjø- og panterettslige er relevant ved en behandling av reglene om sjøpant, herunder reglene om gjennomføring av arrest i Lov om tvangsfullbyrdelse av 26. juni 1992 nr. 86 (heretter ”tvangsfullbyrdsloven”) og Lov om mekling og rettergang i sivile tvister av 17. juni 2005 nr. 90 (heretter ”tvisteloven”). Regler som dette blir ikke behandlet inngående, igjen av hensyn til oppgavens omfang.

1.2 Bakgrunn

I det følgende blir bakgrunnen for de aktuelle sjøpantreglene behandlet. Sjøpantet stammer fra en tid da det var viktig å skaffe lokale kreditorer sikre og enkle måter å få dekning i skip som anløp deres havn - rederen kunne være vanskelig å nå tak i eller befant seg langt unna.¹

Karakteristisk for skipsfarten er at skip har stort skadepotensiale, og at skipsfarten er en internasjonal næring som kan volde skade på den andre siden av jordkloden i forhold til havnen der skipet er hjemmehørende eller der reder har forretningsstedet sitt. Det er ikke alltid enkelt å inndrive krav mot den ansvarlige fordi vedkommende kan være langt borte.

Twistelovens § 33-2 (1) viser at det fremdeles er ansett som et relevant hensyn ved tvangsfullbyrdelse at kreditor befinner seg utenfor riket. Der sies det at "Arrest i formuesgoder kan besluttes når skyldnerens adferd gir grunn til å frykte for at tvangsfullbyrdelse av kravet (...) må skje utenfor riket."

Et annet trekk er at sjøfarten har svært markante konjunktursvingninger. En skyldners mulighet til dekning av sine forpliktelser kan derfor variere. Dette er ikke noe problem når en har et oppadstigende marked, men med det samme det begynner å gå nedover, kan betalingsevnen til rederen eller eieren gjøre det samme. Grunnet konjunktursvingningene i skipsfarten er sjøpanteretten svært aktuell da den sørger for at visse kreditorer får dekning foran andre.

Skipene er i seg selv svært kostbare, de kan ha dyr last om bord og de kan for eksempel påføre andre skip eller kystområder store skader. Skipene er som oftest finansiert gjennom lån, og lånyterne kan påføres store tap alt ettersom hvordan skipene behandles og hva de involveres i.

Sjøpantet kan beskytte noen av disse interessene, men ikke alle. For eksempel har skadelidte etter forurensingsskade sjøpant i skipet for sitt krav, mens lasteier ikke har

¹ Omsetning og kreditt 2 Pant og annen realsikkerhet (2005) s. 250

det. Videre kan også andre skip og ansatte og passasjerer om bord være dekket av sjøpant om skipet skulle forårsake skade. Lånyterne er ikke gitt en slik gunstig stilling; de må søke sikkerhet for sine krav på andre måter og har ikke direkte lovbestemt beskyttelse.

Da Lov om Sjøfarten av 20.juli 1893 nr. 1 (heretter ”sjøloven av 1893”) kom, hadde sjøpantekrav en stor rolle. Dette var fordi rederen kun hadde et tinglig ansvar; kreditorene kunne bare få dekning i skipet og frakten, men til gjengjeld hadde de uten videre en prioritert panterett.² Når 1924-konvensjonen (International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Vessels, Brussels, heretter ”1924-konvensjonen”) og 1926-konvensjonen (International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussels 1926 heretter ”1926-konvensjonen”) kom, ble denne koblingen mellom ansvarsbegrensning og rederansvar brutt.³ Etter dette hefter rederen med hele sin formue, samtidig som han i visse tilfeller kan begrense sitt ansvar.⁴

Regelverket er på mange områder forsøkt harmonisert med andre lands rett, særlig gjennom internasjonale konvensjoner. Slik forenkles mulighetene til å få dekket krav hvor kreditor befinner seg i et annet land eller på et annet kontinent. Tidligere var det flere sjøpantsikrede krav enn nå. Med 1967-konvensjonen (International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussels 1967, heretter ”1967-konvensjonen”) forsvant blant annet lasteskadekrav og kapteinsbestillinger (leverandørpantet), samtidig som sjøpant for offentlige avgifter ble begrenset.⁵ Denne er imidlertid ikke trådt i kraft ennå, men via det fellesnordiske lovsamarbeid på sjørettens område, er sjøpantreglene harmonisert i Norden.

² Falkanger/Bull 2010 s. 103

³ Ibid.

⁴ Ibid.

⁵ Ot.prp. nr.32 (1970-1971) s. 50

Det uttales i forarbeidene til sjøloven at dette innebærer en betydelig innskrenking av disse rettighetene i forhold til det som fulgte av 1926-konvensjonen.⁶ Det uttales på samme sted at ”Ved utarbeidelsen av 1967-konvensjonen ble det ansett som viktig å styrke langtidskreditten ved å redusere sjøpantrettigheter og andre prioriterte legale rettigheter i skip.” Hensikten var altså å styrke langtidskreditten; å styrke bankenes og andre institusjoners posisjon når de gir lån mot pant i skipet.

Sjøpantet har stor innvirkning på næringslivets kredittvilje. Dersom det er mange og store krav som kan sikres ved sjøpant, kan disse true frivillige kreditorers vilje til å gi lån og annen kreditt. Dette vil være uheldig for næringslivet, ettersom skipsfarten er avhengig av kredittytterne. Dette har gitt seg utslag i reglene på området, og er en av årsakene til at antallet sjøpantesikrede krav stadig reduseres. Hensynet til frivillige kreditorer prioriteres i økende grad.

1.3 Rettskilder

1.3.1 Lovverket

Rettskilden formell lov har stor betydning på sjøpanterettens område. Dette skyldes blant annet det panterettslige legalitetsprinsipp, kodifisert i Lov om pant av 8. februar 1980 nr. 2 (heretter ”panteloven”) § 1-2 (2), som sier at panterett ved avtale kun kan stiftes der dette følger av panteloven eller annen lov.

Dagens regler om sjøpant i skip er oppstilt i kapittel 3, del II i sjøloven av 1994. Denne loven bygger på 1967-konvensjonen, som behandles nærmere nedenfor. Loven er i stor grad en videreføring av den eldre loven av 1893. Reglene om sjøpant bygger imidlertid på en revisjon fra 1972.⁷ Disse reglene er fortsatt gjeldende rett da det uttales i forarbeidene til sjøloven av 1994 at ingen endring skulle foretas her.⁸

⁶ Ibid.

⁷ Lov av 7. april 1972 nr.13

⁸ Ot.prp. nr. 55 (1993-1994) s. 18

På 1890-tallet ble det vedtatt nye sjølover i Norge og resten av Norden etter et fellesnordisk samarbeid. Disse sjølovene var nærmest identiske.⁹ Sjøpantekrav spilte en betydelig rolle i den norske sjøloven av 1893.¹⁰

Panteloven er den viktigste loven om pant i norsk rett generelt sett. Sjølovens regler om sjøpant blir da *lex specialis* i forhold til denne loven. Panteloven er imidlertid ikke av svært stor betydning for sjøpantet, da dette er regulert nokså inngående i sjølovens regler. Pantelovens regler om legalpant og sjølovens regler om sjøpant har en del til felles, og de vil derfor utfylle hverandre til en viss grad. Det kan spørres om det kan oppstå konflikter mellom disse to regelsettene. Dette behandles nærmere under punkt 5.1.1.1.

Sjømannslov av 30.mai 1975 nr. 18 (heretter ”sjømannsloven”) er også av betydning da den inneholder de viktigste rettighetene til sjømenn. Hvorvidt disse rettighetene er sikret med sjøpant i skipet behandles under punkt 4.1.1.

Tvangsfullbyrdelsesloven er også relevant, da sjøpantets hensikt er at det kan lede til tvangssalg, og reglene av interesse for oppgaven finnes i denne lovens kapittel 11. Reglene om arrest finnes i tvistelovens kapittel 32 og 33. Som det vil fremkomme, er reglene om arrest viktige når det gjelder sjøpant.

1.3.2 Internasjonale rettskilder – sjøpantkonvensjonene

Norske domstoler henviser generelt lite til internasjonale rettskilder i sine avgjørelser vedrørende sjøpant. De internasjonale rettskildene er derfor først og fremst interessante fordi de er årsaken til at vi har de reglene vi har i dag; de norske reglene om sjøpant er bygget på internasjonale rettskilder.

⁹ Falkanger (2002) s. 86

¹⁰ Falkanger/Bull 2010 s. 103

Lovens bestemmelser om sjøpant bygger som nevnt på 1967-konvensjonen, jf Ot.prp. nr. 32 (1970-1971) side 49 og 50. Denne er ratifisert av Norge og resten av Norden, men ennå ikke trådt i kraft da den ikke er ratifisert av et tilstrekkelig antall stater.

Etter et sterkt ønske om internasjonal harmonisering, kom det i 1926 en konvensjon om sjøpant.¹¹ Sjøpantreglene i 1893-loven var basert på denne konvensjonen frem til 1973, da den ble fratrådt til fordel for 1967-konvensjonen.¹²

Som nevnt bygger dagens sjølov på 1967-konvensjonen. Den reduserte antall pantesikrede krav til kun å gjelde dem som er opplistet i § 51 i sjøloven, og prioritetsrekkefølgen dem i mellom ble til en viss grad endret. Konvensjonens bestemmelser og tolkningen av den også i andre stater er av stor betydning for de norske reglene, jamfør det som tidligere er sagt om nordisk rett.

I 1993 kom International Convention on Maritime Liens and Mortgages, Geneva 1993 (heretter ”1993-konvensjonen”), men denne er ikke ratifisert av Norge. I denne konvensjonen gis det ikke lenger sjøpant for felleshavaribidrag eller for krav som utspringer fra de forskjellige oljesølsansvarskonvensjonene.

For rettsanvenderen er særlig 1967-konvensjonen av betydning når sjølovens regler om sjøpant skal tolkes. Der hvor lovens regler kan gi opphav til tvil, vil sjøpantkonvensjonene kunne være til hjelp ettersom de norske reglene er basert på konvensjonene.

¹¹ Falkanger (2010) s. 102

¹² Falkanger/Bull (2010) s. 103

1.3.3 Forarbeider

Forarbeidene er viktig på sjøpanterettens område ettersom de inneholder uttalelser om hensynene bak reglene med mer. De gir også veiledning om hvordan de enkelte reglene skal tolkes. Eksempler på rettspraksis som anvender forarbeidene, er Rt 1978.1554 og ND 1990.191, Frostating lagmannsrett.

Forarbeidene til 1994-loven henviser i stor grad til forarbeidene til endringsloven av 1972. Det er derfor forarbeidene til sistnevnte lov som er de mest interessante. De mest relevante forarbeidene er Ot.prp.nr.55 (1993-1994), Ot.prp.nr.32 (1970-1971), Sjølovkomitèens Innstilling VIII og Innst.O.VIII (1971-1972).

De nordiske lovforslagene stemmer på viktige punkter med de norske lovforslagene, dette gjelder blant annet reglene om sjøpant i skip.¹³ Dermed er de forskjellige forarbeider til de andre nordiske lover også av interesse, og særlig de svenske forarbeidene blir anvendt i oppgaven da de til dels er mer utfyllende enn de norske. De svenske forarbeidene blir anvendt hvor de norske forarbeidene er tause og der de må antas å stemme overens med de norske reglene.

1.3.4 Rettspraksis

Rettspraksis er viktig når det gjelder sjøpant. Det har vist seg at ikke alle lovens bestemmelser om sjøpant er like klare, og det har vært behov for å klarlegge hva som nærmere ligger i dem gjennom rettspraksis.

Med tanke på dagens rettspraksissituasjon, finnes det imidlertid relativt få nye høyesterettsavgjørelser om sjøpant. De som finnes, har naturligvis stor vekt. Eksempel på dette kan være ND 2004.621, Høyesteretts kjæremålsutvalg. De eldre dommene vil også ha betydelig vekt ettersom de må kunne anses som gjeldende rett, da rettsstilstanden ikke er endret i særlig stor grad på sjøpantets område på mange år. Eksempler her kan være Rt 1980.1295 og Rt 1929.106.

¹³ Ot.prp.nr.32 (1970-1971) s. 5

Det finnes en del underrettsavgjørelser om sjøpant, men også her er det få nye. Disse har mindre vekt enn Høyesterettsavgjørelser, men der det er huller i regelverket har disse en viktig rolle. Rettspraksis om andre typer legalpant blir ikke behandlet da det må antas at sjøpantereglene begrunnes av hensyn som i stor grad ikke gjelder andre legalpant.

Når det gjelder rettspraksis, finnes det en felles nordisk domssamling, Nordiske domme i sjøfartsanliggende. I denne samles det rettsavgjørelser fra hele Norden. De relevante dommene fra andre nordiske land behandles fortløpende. De blir anvendt der de er av særlig betydning i forhold til den norske lovgivningen, eller der det ikke finnes sterke norske prejudikater. Et eksempel på at norske domstoler bruker nordiske avgjørelser i sjøpanterettslig sammenheng, gir Rt 1961.957 hvor det vises til danske rettsavgjørelser.

Av rettspraksis, kan særlig ND 2004.621, Høyesteretts kjæremålsutvalg, ND 1992.198, Midhordland namsrett, RG 1980.957 og RG 2000.808 trekkes frem som viktige når det gjelder forståelse av sjølovens § 51 nr.1. ND 1979.342, Frostating lagmannsrett, viser hvilke avgifter som er sikret med sjøpant etter sjøloven § 51 nr.2. ND 1992.198, Midhordland namsrett, er også sentral når det gjelder beslutning av arrest som eneste måte å avbryte sjøpantets foreldelsesfrist på.

1.3.5 Teori

På sjøpanterettens område er juridisk teori til dels viktigere enn ellers i rettskildelæren. Dette viser seg ved at det henvises til juridisk teori både i forarbeidene og i rettspraksis. Forarbeidene henviser blant annet til juridisk teori i Ot.prp.nr.32 (1970-1971) på side 51 og eksempler på rettspraksis som anvender juridisk teori er ND 1990.191, Frostating lagmannsrett, og RG 2000.808.

Av teori er Falkanger/Bulls "Sjørett" fra 2010 relevant. Også den mer generelle fremstillingen til Brækhus/Berg, "Omsetning og kreditt 2 Pant og annen realsikkerhet",

fra 2005 blir anvendt, denne litteraturen inneholder mye om legalpant, sjøpant og mer. I tillegg blir Tetleys fremstilling ”Maritime liens and claims” fra 1998 anvendt på punkter hvor denne må antas å samsvare med norsk rett. Den sistnevnte fremstillingen inneholder blant annet generelle betraktninger om sjøpantkonvensjonene, og det er disse som må antas å være relevante også for norsk rett.

Videre finnes det en del artikler på området, noen nye og noen eldre. Ettersom rettstilstanden på sjøpantets området ikke er endret i stor grad siden lovrevisjonen av 1972, er også noen av de eldre artiklene relevante. Særlig artikkelen ”Sjøpant og beslektede sikkerhetsrettigheter” av Falkanger fra 2010 anses relevant for fremstillingen, samt Brækhus sin artikkel ”Kontraktpant i skip” fra 1956. Den sistnevnte artikkel inneholder noen generelle betraktninger rundt hensyn bak sjøpant og kontraktpantets forhold til sjøpantet. Som det vil fremkomme av sammenhengen, er disse betraktninger også relevante etter dagens regler. Også artikkelen ”Sjøpant for krav i anledning av arbeidsavtale om bord” av Jakhelln blir anvendt, da det henvises til denne i forarbeidene¹⁴ og det forutsettes at de nye regler ikke endrer rettstilstanden på dette punkt.¹⁵

2 Sjøpantets plass i pantesystemet

I norsk juridisk teori er det vanlig å klassifisere panterettigheter i tre grupper avhengig av stiftelsesgrunnlaget for panteretten: Kontraktpant, legalpant og utleggspant.¹⁶ Kontraktpantet er grunnet på avtale. Dette kan omfatte alt fra pantsettelse av fast eiendom som sikkerhet for et lån, til salgspantet som følger det solgte objektet som sikkerhet for kjøpesummen. Ettersom skip generelt er kostbare både med tanke på konstruksjon, drift og vedlikehold med mer, er muligheten for kreditt viktig. Långivere

¹⁴ Ot.prp.nr.32 (1970-1971) s. 51

¹⁵ Falkanger/Bull (2010) s. 105

¹⁶ For eksempel Omsetning og kreditt 2 Pant og annen realsikkerhet (2005) s. 33-35

låner sjelden ut penger uten å skaffe seg sikkerhet for sine, ofte store, utlånsbeløp. Derfor er systemet med kontraktspant viktig.

Når det gjelder sjøpantets forhold til kontraktspant, uttaler Brækhus at det finnes fire hovedgrupper av risikomomenter som kan true kontraktspantet i skip.¹⁷ Disse er faren for verdisvikt, for at pantet ødelegges eller skades, for konkurrerende heftelser og for arrest og realisasjon i utlandet. Brækhus anser sjøpantfordringene som den største trusselen for kontraktspanthaverne. Sjøpantet en ”usynlig” rettighet som følger skipet, som det er vanskelig for kontraktspanthavere å oppdage. Ettersom denne panteretten har høyeste prioritet, er det forståelig at den kan anses å være en trussel.

Den neste gruppen er utleggspantet, hvor panteretten stiftes etter vedtak fra det offentlige. Etter panteloven § 5-1 finnes det to typer utleggspant, nemlig namsutlegg etter bestemmelsens bokstav a, og skifteutlegg etter bokstav b.

Den siste gruppen av panterettigheter er legalpantet, hvor pantet oppstår som en direkte følge av lovens regler. Panteloven inneholder ikke noen definisjon av hva legalpant er, men dette er nærmere utdypet i juridisk teori.

I følge Falkanger er legalpantet et pant som er pantesikret etter loven i og med at kravet oppstår.¹⁸ Brækhus/Berg uttaler at det som kjennetegner legalpanteretten er det negative; nemlig at den ikke er stiftet verken ved avtale eller ved utlegg, men ved omstendigheter angitt i vedkommende lov.¹⁹ De ulike legalpanterettene kan deles inn i såkalte ”svake” og ”sterke” legalpant.²⁰ Det ”sterke” legalpantet kjennetegnes ved at det godtas uten at det stilles krav om noen rettsvernsakt, som for eksempel registrering. Det motsatte blir tilfelle for det ”svake”, som må registreres eller lignende for å få rettsvern

¹⁷ Brækhus (1956) s. 13

¹⁸ Falkanger (2008) s. 15

¹⁹ Omsetning og kreditt 2 Pant og annen realsikkerhet (2005) s. 34

²⁰ Omsetning og kreditt 2 Pant og annen realsikkerhet (2005) s. 200

og dermed være beskyttet mot tredjemenn. Hva panteretten sikrer og hva den hviler på, må avgjøres ut fra en tolkning av lovhjemmelen for panteretten.²¹

En viktig type legalpant som reguleres i panteloven § 6-1 er kommunens legalpant for visse skatter og offentlige avgifter i vedkommende eiendom kravet knytter seg til. For eksempel er feieavgift og vann- og kloakkavgift etter denne bestemmelsen utstyrt med legalpant.

Videre er det typisk at legalpant er regulert i særlovgivningen. Et eksempel her kan være borettslagets krav på fellesutgifter, som er sikret ved legalpant i borettslagsandelen, jamfør Lov om borettslag av 6. juni 2003 nr. 39 (heretter ”borettslagslova”) § 5-20. Et annet eksempel er Lov om rettshøve mellom grannar av 16. juni 1961 nr. 15 (heretter ”grannelova”) § 16 femte ledd, som gir legalpant for erstatning eller vederlag til en nabo der det iverksettes et tiltak som viser seg å stride mot grannelova §§ 2 til 5. Legalpantet gis i eiendommen til den som iverksetter tiltaket.

Noen ganger har lovgiver villet gitt panthaver en ekstra gunstig stilling.²² Da har lovgiver gitt bestemmelser som gir automatisk pant i formuesgodet som kravet knytter seg til. Hensynet til kreditor ligger bak som en hovedbegrunnelse; visse kreditorer skal slippe å skaffe seg kontraktspant eller ta utlegg for å få dekning for sitt krav. For sjøpantet er dette særlig begrunnet i at skipsfarten er internasjonal, og da er inndrivingshensynet viktig. Samtidig har skipsfarten stort skadepotensiale, og dermed er det gitt særlige regler for å sikre svake og ufrivillige kreditorer.

De kreditorene som begunstiges med legalpant er gjerne de som har en svak stilling overfor debitor, for eksempel forholdet ved sjøpant for hyrekrav med mer og personskader. Disse vil ikke være i en situasjon hvor de greier å forhandle seg frem til et avtalepant; enten fordi de har liten forhandlingsstyrke som for eksempel mannskapet på skipet, eller fordi de ikke vet på forhånd at de kommer til å bli kreditorer (skadelidte). Disse kan tenkes å havne i et økonomisk uføre dersom de ikke får dekket

²¹ Falkanger (2008) s. 37 og 50

²² Falkanger/Bull (2010) s. 102

sine krav relativt raskt.

Kreditor kan også være det offentlige, som har legalpant i skipet for eksempel for krav på havneavgifter. Når det gjelder det offentlige, er det liten sannsynlighet for at det inntreffer en likviditetskrise grunnet sen betaling av avgifter fra innbyggerne. Her må det være andre hensyn som ligger bak. I forarbeidene uttales det at ”Det er elles mest inndrivingsomsyn som har motivert reglane om utlegg- og legalpant - i regelen er det ikkje tanken at panteretten skal tryggja kreditt på lenger sikt.”²³

Hensynene bak legalpantereglene for fast eiendom, er at ulike skatter og avgifter påløper de fleste eiendommer årlig, og det ville være uoverkommelig å tinglyse hvert beløp for så å slette det igjen ved betaling.²⁴ I tillegg dreier det seg gjerne om små beløp, som ikke vil være en særlig stor trussel mot kontraktspanthaverne.²⁵ Det samme kan antas å gjelde for sjøpantet for det offentliges havneavgifter; også her er det snakk om relativt små beløp som det ville være uhensiktsmessig å tinglyse og slette, og som ikke kan anses som noen stor trussel for kontraktspanthaverne. Dette behandles nærmere i punkt 4.1.2. Videre virker legalpantet her som et inkassomiddel ved at det offentlige får adgang til å inndrive sine krav på bakgrunn av legalpanteretten.

Det uttales videre i pantelovens forarbeider at siden legalpantet har forrang foran andre heftelser, er det viktig at omfanget ikke blir større enn nødvendig. Hensynet til omsetningslivets kredittvilje veier dermed tungt. Rene inndrivingshensyn begrunner i hovedsak reglene om det offentliges legalpant, noe som også støttes opp av forarbeidene. Der uttales det at ”Hensikten med å sikre visse krav med lovbestemt pant, er å gi adgang til en kurant inndrivning av kravet - legalpanterettene virker i praksis som et inkassomiddel.”²⁶ Hensynene bak legalpant er dermed inndrivingshensyn, å sikre ufrivillige eller svake kreditorer og å begunstige visse kreditorer som anses viktigere enn andre. Disse hensynene ivaretas til en viss grad i reglene om sjøpant. Kreditor for

²³ NUT 1970:2 s. 119

²⁴ Omsetning og kreditt 2 Pant og annen realsikkerhet (2005) s. 202

²⁵ Ibid.

²⁶ Ot.prp. nr.39 (1977-1978) s. 71

kravet som sikres er som regel en ufrivillig eller en svak kreditor. Det offentlige krav på havneavgifter virker å være begrunnet i inndrivingshensyn, og sjøpantreglene viser at det er noen kreditorer som har blitt vurdert som viktigere enn andre fra lovgivers side.

Sjøpantet er et eksempel på et sterkt legalpant. Sjøpantet skiller seg fra andre panterettigheter på mange områder. Falkanger/Bull definerer sjøpant på denne måten: ”Panteretten ... oppstår i og med at vedkommende krav oppstår (automatisk sikring).”²⁷

Og videre:

”Andre karakteristiske trekk ved sjøpantet er at det har rettsvern uten registrering, at det gjelder særlige prioritetsregler som bringer det foran alle andre heftelser, og at det foreldes i løpet av kort tid.”²⁸

Disse trekkene behandles nærmere i den videre fremstillingen.

Sjøpantet kan sees som en usynlig rettighet da det ikke kan registreres. Den følger skipet ved salg, og kan virke overraskende for en kjøper. Også andre legalpant kan være usynlige ettersom de ikke trenger registrering eller kommer til uttrykk på annen måte, mens noen legalpant må tinglyses for å være gyldige. Et slikt svakt legalpant kan for eksempel være pant for vederlag i grannelova § 10 andre ledd, jamfør grannelova § 16 femte ledd hvor det uttales at panteretten skal tinglyses.

3 Dekningsobjektet

Det er viktig å definere begrepene ”skip” og ”tilbehør” fordi disse begrepene utgjør selve dekningsobjektet for sjøpant. Dette følger henholdsvis av sjøloven § 51 første ledd og § 45 første ledd. Hvilke fartøy skal regnes som skip? Dette er ikke nærmere definert

²⁷ Falkanger/Bull (2010) s. 103

²⁸ Ibid

i sjøpantreglene i kapittel 3 del II i sjøloven. I del II, § 41, uttales det imidlertid i forhold til skips størrelse at det kun er skip som kan registreres i skipsregisteret som skal regnes som skip i sammenheng med panterett etter § 41. Og hvilke skip som kan registreres i skipsregisteret følger av sjøloven § 11 andre ledd, hvor det heter at skip på minst sju meter kan innføres i skipsregisteret. Det vil være nærliggende å tro at dette også er minstestørrelsen på skip som det kan stiftes sjøpant i.

Falkanger/Bull har gitt fire veiledende kriterier for hva som er ansett for å være skip i sjølovens forstand, og disse må antas også å gjelde skipsbegrepet ved sjøpant.²⁹

Det første vilkåret som oppstilles, er at det må dreie seg om en flytende innretning, og at denne innretningen er flytende delvis grunnet at den er hul. Flåter er dermed ikke skip. For det andre uttales det at den aktuelle innretningen "... må være beregnet på og være i stand til å bevege seg på eller gjennom vannet." Ubåter er dermed skip, mens sjøflyet og flytebrygger etter en naturlig tolkning ikke er det.

Det tredje vilkåret Falkanger/Bull mener må være oppfylt, har med innretningens størrelse å gjøre. Den må ha en viss størrelse, dermed faller for eksempel kanoer og robåter utenfor. Det uttales videre at det må kreves en særlig størrelse på innretningen når det gjelder sjøpant; her må man være mer tilbakeholden enn ved for eksempel sammenstøtsreglene, som slekter på de vanlige erstatningsregler og dermed kan forsvare at mindre fartøyer regnes med.

Det siste vilkåret i skipsdefinisjonen til Falkanger/Bull er formålet til innretningen. Det typiske formålet til et skip er nemlig transport, enten det er av gods eller personer. Også andre formål aksepteres, krigsskip og fiskebåter faller dermed innenfor definisjonen. Sjøsettingen av skipet er tidspunktet for når skipsegenskapen oppstår, mens den opphører når skipet kondemneres og ikke er istandsettelig.³⁰ Et skip kan ikke være

²⁹ Falkanger/Bull (2010) s. 25 og 26

³⁰ Falkanger/Bull (2010) s. 27

gjenstand for sjøpant før det er sjøsatt. Dette er ikke sagt direkte i loven, men det er klart at det er gjeldende rett.³¹

Etter sjølovens § 45, er tilbehøret også dekningsobjekt for det sjøpantsikrede kravet. Tilbehøret er løsøre, men ikke gjenstander som er ment til forbruk, jamfør sjøloven § 45 første ledd tredje punktum. Smøreolje er et eksempel på noe som faller utenom tilbehørsbegrepet i denne sammenhengen. Tilbehøret omfatter både det som er om bord og det som er midlertidig fjernet etter sjøloven § 45 første ledd første punktum. Vilkåret må altså være om tilbehøret hører til på skipet; det er et tilknytningskrav mellom tilbehøret og skipet. Rt 1914.1031 støtter opp om dette. Der uttales det på side 1032 at

”... naar sjøfartsloven § 268 som gjenstand for sjøpanteret nævner foruten skib ogsaa skibets « tilbehør » antages der alene st sigtes til saadanne løsøre-gjendstande, som er bestemt til varig bruk for skibet under sjøfart, d.v.s. under dets anvendelse til transport av varer eller personer...”

Tilknytningen mellom skipet og tilbehøret må altså være varig, og gjenstander som er om bord i et kortere tidsrom eller mer tilfeldig omfattes ikke. Videre uttales det på samme sted at

”... derimot ikke gjenstande som skibet medfører eller pleier at medføre særskilt til bruk ved bergningsvirksomhet, fangstvirksomhet, bearbeidelse av fangsten eller anden skibsfart forskjellig virksomhet, som foregaar paa havet eller paa noget sted, hvortil der kræves reise med skib.”

Fiskeredskaper og bergingsredskaper faller altså utenfor, mens navigasjonsutstyr inkluderes i tilbehørsbegrepet. Dette følger også av RG 1938.319 på side 320. Her ble diverse fiskeutstyr ikke sett på som tilbehør til båten etter sjøloven § 45. Spekktanker på selfangstskip og juksamaskiner er derimot medregnet som tilbehør. Dette følger

³¹ Falkanger/Bull (2010) s. 107

henholdsvis av Rt 1926.709 og RG 1980.581. Tilbehøret blir en del av sjøpantet så snart det kommer om bord.³²

I panteloven finnes det også bestemmelser vedrørende avtalepant i driftstilbehør. Etter panteloven § 3-4 andre ledd bokstav a er maskiner, redskaper, innbo og annet utstyr regnet som driftstilbehør. Her sies det ikke noe om denne varige tilknytningen som kreves etter sjøloven § 45.

Det er imidlertid ikke alle skip som er dekningsobjekt for sjøpantet. Skip eid av staten, som for eksempel krigsskip, omfattes ikke av reglene om sjøpant. Dette er bestemt i 1967-konvensjonens artikkel 12 nr.2. Dette følger også naturlig etter tvisteloven § 33-1 andre ledd, hvor det sies at arrest ikke kan tas for pengekrav mot blant annet staten. Dermed vil en sjøpanterett mot staten uansett ikke ha noe virkning, da arrest er den eneste måten foreldelsesfristen for sjøpant kan avbrytes på. Dette behandles nærmere nedenfor.

Krav mot staten kan heller ikke tvangsfullbyrdes, dette følger av tvangsfullbyrdesloven § 1-2 første ledd. Dermed vil sjøpant i statens skip være virkningsløst, da det verken kan tas arrest eller skje tvangsfullbyrdelse i denne typen skip. Det samme har også fremkommet i rettspraksis, et eksempel på dette er Rt 1948.706. Her sies det på side 707 at "... idet sjøfartslovens bestemmelser om sjøpanterett etter min mening ikke kommer til anvendelse på krigsskip eller andre skip som brukes utelukkende til statsformål av offentligrettslig art."

Det sjøpantsikrede kravet går heller ikke over på et surrogat for skipet. Sjøpantet går dermed ikke over på noe som kommer i stedet for skipet, noe som erstatter det. Det er det skipet kravet knytter seg til som er dekningsobjektet, ikke et eventuelt forsikringsoppgjør eller erstatningskrav eller lignende, jamfør sjøloven § 72. Dette vil innebære at sjøpantet opphører dersom skipet går tapt, jamfør sjøloven § 72 første

³² Falkanger (2001) s. 13

punktum, hvor det blant annet sies at sjøpanteretten ikke omfatter erstatningskrav for tapt skip.

Jakhelln uttaler at sjøpantet til sjømannen refererer seg til det skipet der han har vært ansatt.³³ Han kan være ansatt til å arbeide på alle skipene i rederiet, og i slike tilfelle vil sjøpantet referere seg til det skipet han har tjenestegjort på.³⁴ Dette fremgår også av ND 1988.129, Högsta domstolen i Finland. Der ble det fastsatt at en sjømann ikke hadde sjøpanterett i det ene skipet for den del av fordringen som ble inntjent på det andre skipet. Det kommer ikke frem i Jakhellns artikkel hvorvidt dette prinsippet gjelder også for de andre sjøpantekravene, men dette må antas å gjelde også for eksempel for erstatningskrav og forurensingskrav.

4 Pantekravet

4.1 Innledning

Legalpant har ikke – i motsetning til kontraktspant og utleggspant – noen spesiell stiftelsesakt, men oppstår når visse lovgitte betingelser inntreffer. Derfor vil det være loven, og ikke avtalen eller namsmannens beslutning, som nærmere definerer både pantekravet og pantet. Loven må derfor angi dette svært detaljert. Pantekravet, eller hvilke typer krav som sikres ved sjøpant, er nærmere definert i sjølovens § 51. I det følgende redegjøres det først for de ulike kategorier av krav som lovgiver har valgt å sikre med legalpant i skipet. Avslutningsvis redegjøres det for hvem som kan være debitor for et krav som er sikret ved sjøpanterett, det vil si hvilke personer som kan bidra til at det stiftes sjøpant i skipet. Dette følger av sjølovens § 51 første og andre ledd, sammenholdt med § 53.

³³ Jakhelln (1969), under punkt 5.

³⁴ Etter Falkanger/Bull (2010) s. 105 er rettstilstanden på dette punkt ikke forandret.

4.1.1 Hyre og annen godtgjørelse

Det er fastsatt i sjøloven § 51 første ledd nr. 1 at det er sjøpanterett for ”hyre og annen godtgjørelse til skipsføreren og andre som er ansatt om bord, i anledning av deres tjeneste på skipet.”

Etter ordlyden i sjøloven § 51 første ledd nr. 1 ”hyrekrav og annen godtgjørelse”, må det være klart at vanlige lønnskrav er omfattet. Hva som ligger i uttrykket ” annen godtgjørelse” er vanskeligere å fastslå ut fra en ren språklig fortolkning, og ordlyden kan her gi opphav til tvil. Det kan da spørres om for eksempel sykepenger, feriepenger og bonuser er inkludert.

I forarbeidene tas det ikke nærmere stilling til hvilke krav som sikres ved sjøpant da det uttales at ”Justisdepartementet finner ikke grunn til her å foreta noen nærmere gjennomgåelse av i hvilken utstrekning en sjømann har sjøpanterett for de av direktoratet nevnte krav etter sjømannsloven.”³⁵ De kravene direktoratet for sjømenn nevnte, var blant annet krav på fri hjemreise etter lengre tids tjeneste, hjemreise, underhold og oppkledning ved forlis, og rett til erstatning for eiendeler.

Forarbeidene³⁶ henviser til forarbeider fra 1929³⁷, der det forutsettes at ”hyre og annen godtgjørelse” dekker blant annet krav som utspringer av tjenesteforholdet etter sjømannsloven, eksempelvis sykepenger og reisepenger. Det sies videre at lovens tidligere bestemmelse om hyrekrav og annen godtgjørelse også har blitt tolket slik i praksis.³⁸

Rettspraksis har også bidratt til å klarlegge hva som nærmere ligger i sjøloven § 51 første ledd nr. 1 med tanke på hyre og annen godtgjørelse. I RG 1980.957 var

³⁵ Ot.prp.nr. 32 (1970-1971) s. 51

³⁶ Ibid.

³⁷ Ot.prp.nr. 13 (1929) s. 4

³⁸ Ot.prp.nr. 32 (1970-1971) s. 51

situasjonen at mannskapet hadde blitt lovet å delta i loddefiske. Dette ble imidlertid ikke noe av, da eierens økonomi var svært dårlig, og skipet ble etter hvert solgt på tvangsauksjon. Her uttaler retten på side 961 ”Retten mener også at lott faller inn under begrepet ”hyre og annen godtgjørelse” i sjølovens § 244 nr 1. Dette må også gjelde ikke opptjent lott.” Lottkrav og erstatning for tapt arbeidsfortjeneste er altså omfattet. Det bemerkes at tidligere § 244 nr 1 tilsvarer dagens § 51, da det uttales i forarbeidene at ingen endringer skal foretas her.³⁹

Rettighetene de ansatte har etter sjømannsloven, er også ansett å være sikret ved sjøpant, da dette faller inn under begrepet ”annen godtgjørelse.”⁴⁰ Dette angår §§ 8, 18, 28 og 47. § 8 regulerer krav på fri hjemreise der sjømannen har vært i tjeneste i seks måneder. § 18 gjelder krav på fri hjemreise når skipet går tapt eller blir uistandsettelig. Sykepengekrav er sikret ved sjøpant etter § 28 nr. 1, der det sies at ”Syk eller skadet sjømann har rett til sykepleie for rederiets regning så lenge han er i tjeneste om bord.” Dette gjelder etter samme bestemmelses nr. 2 også ved arbeidsuførhet. Etter § 47 sikres sjømannens erstatningskrav for tapte eiendeler også ved sjøpant.

Etter rettspraksis dekkes renter av kravet og mannskapets prosessomkostninger av sjøpantet.⁴¹ ND 1990.191, Frostating lagmannsrett, omhandlet arrest i et fiskefartøy. Et av spørsmålene i saken var hvorvidt mannskapet kunne kreve sjøpant for sine saksomkostninger. Videre er det selve bruttokravet som er sjøpantberettiget. Dette fremkommer blant annet i Rt 1978.1554 vedrørende et sjøpantekrav på skatte- og folketrygdandel som tilhørte staten.

³⁹ Ot.prp. nr. 55 (1993-1994) s. 18

⁴⁰ Haxthow (2007) s. 65. Dette må også antas å følge av forarbeidene Ot.prp.nr. 32 (1970-1971) s. 51, jamfør det som tidligere er sagt om at krav etter sjømannsloven er sikret ved sjøpant, og Ot.prp.nr. 55 (1993-1994) s. 18 som uttaler at det ikke skal foretas noen endring med tanke på sjøpantesikrede fordringer.

⁴¹ Blant annet ND 1954.65, NH, ND 1978.426, Høyesteretts kjæremålsutvalg, ND 1978.443, Gulating lagmannsrett og ND 1990.191, Frostating lagmannsrett.

Dette er også gjeldende rett etter den nye sjøloven av 1994, noe RG 2000.808 er et eksempel på. Her uttales det at ordet ”hyre” i sjøloven § 51 betyr ordinær, brutto lønn. Dette inkluderer forskuddstrekk. Det blir videre klart at staten trer inn i sjømannens panterett ved slikt forskuddstrekk. I sjølovens § 71 sies det at panteretten går over til den nye fordringshaveren ved overdragelse eller annen overgang av pantesikret fordring.

Det skal bemerkes at det ikke er mulig å avtale bort sjøpanteretten for slike fordringer; dette følger av Rt 1929.106. På side 106 uttales det

”Hvad angaar spørsmålet om Løseths krav paa sjøpanteret for sin hyre skal tilføies, at lovreglen om sjøpanterett finnes at være av saa vital og inngripende betydning, at det maa antas at ha vært lovens forutsetning, at den skulde være preceptorisk selvom intet uttrykkelig er anført derom hverken i loven selv eller dens motiver.”

Det vises så til bilag til forarbeidene til sjømannsloven av 1923 der det uttales at skipsførers og mannskaps rettigheter ikke kan fravikes ved avtale.⁴² Dette må antas også å gjelde for de øvrige sjøpanterettigede fordringer. Sjøpanteretten for hyre og annen godtgjørelse kan en altså ikke avtale seg bort i fra.

Erstatningskrav ved uriktig oppsigelse omfattes også, samt andre krav som kommer istedenfor eller i tillegg til det ordinære hyrekrav.⁴³ Eksempel på dette kan være sykepengen.

Brækhus uttaler at hyrekravene og krav på annen godtgjørelse er forutselige driftsutgifter.⁴⁴ Siden disse gis sjøpant gis rederen adgang til å reise ny realkreditt på skipet han allerede har pantsatt, noe som vil gi den siste pantehaver forrang. Brækhus uttaler på samme sted at det kan være i kontraktspanthavernes interesse at det blir gitt sjøpant. Dette gjør nemlig den videre driften mulig, slik at skipet tjener inn frakten sin

⁴² Ot.prp. nr. 13 1922

⁴³ Falkanger/Bull (2010) s. 105

⁴⁴ Brækhus (1956) s. 18

og rederiet dermed kan betale renter og avdrag på lånene. Men dette kan imidlertid ofte, uttaler Brækhus, kun medføre en kortere utsettelse av det endelige økonomiske sammenbrudd for rederiet.

Ved sjøpant for hyrekrav, uttales det i forarbeidene at det er sosiale hensyn som ligger bak reglene.⁴⁵ Jakhelln uttaler at kravenes sosialpolitiske karakter taler for en utvidende tolkning av loven; en bør se bort fra eventuelle innskrenkinger ordlyden ”hyre og annen godtgjørelse” innbyr til.⁴⁶ Dersom man er i tvil, bør man trolig inkludere et krav som sjøpantberettiget.

Når det gjelder hvem som kan ha krav på hyre eller annen godtgjørelse, er dette ”skipsføreren og andre som er ansatt om bord”, jf sjøloven § 51 første ledd nr. 1. Det er ikke bare det egentlige skipsmannskap som er omfattet av regelen; det klassiske eksempelet er servitøren som er ansatt hos en selvstendig restauratør om bord på et passasjerskip.⁴⁷ Dennes hyrekrav vil også være sikret ved sjøpant. Dette viser også at det ikke er nødvendig at det er rederen som har ansatt vedkommende. I skipsfarten er det vanlig at de ansatte leies inn via et såkalt crewing-selskap. Da er de verken ansatt av det selskapet som eier skipet eller den som er reder. De ansatte gjennom et crewing-selskap vil dermed også ha sjøpant for sine hyrekrav.

Kravet til en partreder med personlig ansvar for den totale gjelden til skipet er imidlertid ikke sikret ved sjøpant. Denne har etter ND 1984.268, Gulating lagmannsrett, ikke krav på sjøpant for sitt krav på lott og hyre etter arbeid om bord. Dette er nok fordi en partreder er eier og ikke ansatt slik som andre som arbeider om bord.

⁴⁵ Sjølovkomitèens Innstilling VIII s. 75

⁴⁶ Jakhelln (1969) punkt 2

⁴⁷ Brukt blant annet i Haxthow (2007) s.65

4.1.2 Havne- kanal- og andre vannveisavgifter og losavgifter

I sjøloven § 51 første ledd nr. 2 sies det at ”havne- kanal- og andre vannveisavgifter og losavgifter” er sikret ved sjøpant. Etter Lov om havner og farvann av 17. april 2009 nr. 19 (heretter ”havneloven”) §§ 23 til 25 er det listet opp visse vannveisavgifter, som etter sjøloven § 51 er sikret ved sjøpant. Ettersom sjøloven § 51 første ledd nr. 2 ikke spesifikt nevner havneloven §§ 23 til 25, vil det være nærliggende å tro at også andre avgifter av denne typen kan være sikret ved sjøpant enn dem som regnes opp i havneloven.

Det kan spørres om sjøloven § 51 første ledd nr. 2 også omfatter privat kaileie, eller om det bare er de offentlige avgiftene regelen tar sikte på. Det følger av forarbeidene at det kun er de offentlige avgifter som omfattes av sjøpantet.⁴⁸ De private kravshaverne må eventuelt følge de vanlige reglene i tvangsfullbyrdsloven for å få tvangssolgt skipet og dermed oppnå dekning. Dette spørsmålet ble blant annet behandlet i ND 1979.342, Frostating lagmannsrett. Der kom det frem at krav på kaileie fra private parter ikke er omfattet av sjølovens § 51. Ved krav på havneavgifter med mer etter § 51 første ledd nr. 2 er det altså det offentlige som er kreditor, da privates krav ikke er sikret ved sjøpant.

Uttrykket ”andre vannveisavgifter” er ikke behandlet i de norske forarbeidene. Etter de svenske forarbeidene omfatter dette for eksempel fyravgifter.⁴⁹ Avgiftene må i følge disse forarbeidene knytte seg til fartøyet det gjelder; det kan ikke tas sjøpant i et annet skip enn det som ”skylder” avgiftene.

Losavgiftene som sikres er oppregnet i Lov om lostjenesten m.v. av 16. juni 1989 nr. 59 (heretter ”losloven”) del IV, der det blant annet fastsettes at fartøyer som benytter norsk farvann innenfor grunnlinjene skal betale losberedskapsgebyr, jamfør loslovens § 14.

⁴⁸ Sjølovkomiteens innstilling VIII s. 148, delegasjonsinnberetningen

⁴⁹ Proposition 1973:42, s. 334

Hensyn bak sjøpant for krav på offentlige avgifter i sjølovens § 51 første ledd nr. 2 er ikke behandlet i forarbeidene eller i teorien. Dermed må det være det alminnelige hensynet bak det offentliges legalpant, nemlig inndrivingshensyn, som begrunner dette kravets sjøpantberettigelse.

4.1.3 Erstatning for personskade

Videre i sjøloven § 51 første ledd nr. 3 fremkommer det at skadelidte med personskader har sjøpant i skipet for sine krav. Der heter det at ”erstatning for tap av liv eller skade på person oppstått i direkte forbindelse med driften av skipet” er sikret ved sjøpant i skipet.

Et sentralt spørsmål er hvilke hendelser ved person- og tingsskadekrav som gir sjøpanterett. Erstatning for tap av liv eller skade på person omfatter fysisk skade på person og død etter en naturlig tolkning av ordlyden. Psykisk skade på person kan vanskelig tenkes i denne sammenheng, utenom sjokkskader som har en noe usikker plass i norsk erstatningsrett.⁵⁰

Det videre spørsmålet blir hva som skal anses å være oppstått i ”direkte forbindelse med driften av skipet”. Forarbeidene uttaler ikke mye om dette, annet enn at de krav som dekkes under P&I-polisen normalt vil ha såpass nær tilknytning til skipet at de bør gi sjøpant.⁵¹ Slike krav er kjennetegnet med at de er tilfeldige og upåregnelige.

De svenske forarbeider behandler dette noe grundigere. Der uttales det at uttrykket ”i direkte forbindelse med driften av skipet” skal tolkes restriktivt.⁵² Bestemmelsen regulerer altså et snevert omfang av situasjoner. Det uttales på samme sted ”Personskador på rederikontor eller i biljettförsäljningslokaler iland omfattas således ej

⁵⁰ Lødrup (2006) s. 296 og 297

⁵¹ Sjølovkomitèens Innstilling VIII s. 149, delegasjonsinnberetningen

⁵² Proposition 1973: 42 s. 334

av denna bestämmelse.” Det kreves dermed en viss nærhet til selve skipet for at en skal gis sjøpanterett.

Det uttales imidlertid på samme sted at det ikke er nødvendig at vedkommende som skades er om bord på skipet når hendelsen inntreffer. De som bedriver lossing av skipet og således oppholder seg på kaien, har også sjøpanterett om de blir skadet. Til og med skader som oppstår under båttransport til og fra skipet når det ligger ”på redd” omfattes av sjøpanteretten, utenom når transporten fremstår som et selvstendig ledd i befordringen.⁵³

Videre uttales det i de svenske forarbeidene på samme sted at det ikke spiller noen rolle om den tilskadekomne er passasjer på rederens skip, eller på det skip som rederens skip kolliderer med. Og både passasjerer og de ansatte er omfattet av bestemmelsen.

I Rt 1958.354 var saksforholdet at en 19 år gammel mannlig passasjer på en ferge fikk armen amputert etter å ha blitt truffet av ankeret på fergen mens han oppholdt seg på dekk. Her konstaterer retten kort på side 359 at ”For erstatningsbeløpet – kr 11 660,90 – har fordringshaverens sjøpanterett.”

Tetley uttaler i forbindelse med hva som dekkes under 1967-konvensjonen at personskader ikke trenger å oppstå på grunn av direkte kontakt med skipet.⁵⁴ Det er ikke påkrevd at skipet er i fysisk kontakt med personen, så lenge skaden er inntruffet grunnet driften av skipet. Erstatningskrav for skader som følge av røyk fra skipet eller bølger det lager, vil i følge Tetley være sikret ved sjøpant. Dette må antas også å stemme med norsk rett.

⁵³ Ibid

⁵⁴ Tetley (1998) s. 389

Årsaken til at lovgiver har inntatt et vilkår om ”direkte forbindelse med driften av skipet” i bestemmelsene om person- og tingsskader i sjøloven § 51 første ledd nr. 3 og 4, må antas å være at disse kravene kan bli nokså avledede og indirekte dersom vilkåret ikke var lovfestet. Dette må antas ikke å gjelde de øvrige kravene etter sjøloven § 51; disse kravene knytter seg naturlig til skipet. For eksempel vil hyrekravene med mer være oppstått i direkte forbindelse med skipets drift etter en naturlig tolkning. Det samme må antas å gjelde sjøloven § 51 første ledd nr. 2 og 5.

Legalpantet i sjøfartsforhold kan anses å være viktigere enn ved annen næringsvirksomhet da sistnevnte er mer stedbunden. Rederen kan som nevnt holde til i en jurisdiksjon langt borte hvor det er vanskelig eller svært dyrt å inndrive kravet. Dette kan særlig være tilfellet der skipet går under bekvemmelighetsflagg.⁵⁵ Dette vil si der hvor skipet registreres i en annen stat enn det og dets eiere har faktisk eller rettslig tilknytning til for å oppnå lavere utgifter og beskatning.⁵⁶

Brækhus uttaler videre at dekningsadgangen kan gjøres illusorisk uten sjøpantet, da debitor ellers kunne overbeheftet skipet for å beskytte sine egne interesser.⁵⁷ Brækhus uttaler at skipet utgjør en latent fare for omgivelsene, og en ikke ville tillatt at dette skal kunne seile fritt for enhver ansvarsrisiko. ”Via sjøpantreglene tvinges kapitalen, dvs. kontraktspanthaverne, til å ta sin del av den ansvarsrisiko som er forbundet med driften.”⁵⁸

I motsetning til tingsskadekravene spiller det ingen rolle at personen som er skadet eller død stod i et avtaleforhold til rederen. Kravene til ansatte og passasjerer på skipet er sikret ved sjøpant. Likeledes er kravene til mennesker som oppholder seg på kaien eller andre fartøy sikret ved sjøpant. Det er den skadelidte; den skadde personen eller de etterlatte, dersom de har lidt et tap av forsørger, som er kreditorer.

⁵⁵ Omsetning og kreditt 2 Pant og annen realsikkerhet (2005) s. 204

⁵⁶ Falkanger/Bull (2010) s. 32

⁵⁷ Brækhus (1956) s. 18

⁵⁸ Ibid.

I sjøloven § 51 tredje og fjerde ledd stilles det opp unntak fra første ledd nr. 3 og 4. Det første unntaket er fordring der personskaden "... skyldes de farlige egenskaper ved atombrensel eller radioaktive produkter eller avfall." Dette er i samsvar med sjølovens § 152, som sier at lovens bestemmelser ikke endrer det som er eller blir fastsatt i særlig lovgivning om ansvaret for atomskade. Slik særlig lovgivning er gitt, nemlig Lov om atomenergivirksomhet av 12.mai 1972 nr. 28 (heretter "atomenergiloven").

Bestemmelsens andre unntak er fordringer der skaden skyldes forurensing av skip nevnt i sjølovens § 4 første ledd. Dette omfatter "Skip utstyrt for å brukes stasjonært til boring etter eller utnytting av undersjøiske naturforekomster..."

Sjøpant for personskadekrav er begrunnet i at de mange som kan bli ufrivillige kreditorer for slike krav skal kunne gis en mulighet til å dekke sin skade. Dette er nødvendig for at et skip skal kunne drive verdensomfattende virksomhet.⁵⁹ Brækhus uttaler: "Men da en dekningsaksjon mot et rederi i et fjernt og kanskje ukjent og barbarisk land vil være praktisk ugjennomførlig, må skipet selv kunne tjene som dekningsobjekt."⁶⁰

4.1.4 Erstatningskrav for tingsskade

Etter sjøloven § 51 første ledd nr. 4 er erstatningskrav for "tap av eller skade på eiendom oppstått i direkte forbindelse med driften av skipet..." sikret ved sjøpant. Dermed sikres totalt tap av gjenstander og annen eiendom der for eksempel et annet skip blir pårent og synker ved sjøpant. Skade på gjenstander og annen eiendom som for eksempel en kyststripe som blir forurensset etter at et skip har kollidert og lekker olje, sikres også ved sjøpant etter sjøloven § 51 første ledd nr.4.

⁵⁹ Ibid.

⁶⁰ Ibid.

Når det gjelder tingsskader, følger disse langt på vei de samme regler som personskader. Også her er kravet at skaden må ha oppstått ”... i direkte forbindelse med driften av skipet...”⁶¹ Til forskjell fra personskadekravene er det slik at tingsskadekrav ikke er dekket der de utspringer av kontrakt. Dette skiller seg fra tidligere rett, og innebærer at blant annet lasteskadekravene ikke lenger er sikret med sjøpant.⁶² Dette var en av de store forandringene som ble gjort i 1967-konvensjonen. Årsaken må være at forsikringer er blitt mer vanlig de siste årene, det er til og med oppstilt forsikringsplikt i mange tilfeller. Dermed er behovet for sjøpant redusert i dette tilfellet. Både rederens ansvarsforsikring, P&I-forsikringen, og lasteiers transportforsikring gir dekning for lasteskadekravene.

Også her er det de svenske forarbeidene som gir best veiledning med tanke på den videre tolkning av bestemmelsen. Det uttales der at også denne bestemmelsen skal tolkes restriktivt.⁶³ Årsaken kan være at en vil unngå ansvar for indirekte og avledede krav og skader.

Etter Tetley er det heller ikke her nødvendig med direkte, fysisk kontakt mellom skipet og det som er skadet.⁶⁴ Tetley uttaler at dermed er både reparasjonskostnader, innteksttap, bergingskostnader, ansvar overfor havnevesenet for vrakfjerning og ansvaret det skadede skipet pådrar seg som følge av forurensing dekket av sjøpant for skade gjort av et skip.⁶⁵

Tidligere nevnte unntak i sjøloven § 51 tredje og fjerde ledd gjelder også for tingsskader. Ved tingsskadekrav er det den som har et skadet objekt som er kreditor. Dette kan for eksempel være det offentlige når det gjelder forurensing av kysten, eller et annet rederi ved et sammenstøt mellom to skip.

⁶¹ Sjøloven § 51 første ledd nr 4

⁶² Ot.prp. nr. 32 (1970-1971) s. 50

⁶³ Proposition 1973:42 s. 334

⁶⁴ Tetley (1998) s. 390

⁶⁵ Tetley (1998) s. 407

Hensynene bak reglene om sjøpant for tingsskadekrav er de samme som ved personskaade, det vil si at ufrivillige kreditorer skal ha en mulighet til å få dekket sine krav. Kreditor vil her være den skadelidte.

4.1.5 Bergelønn, erstatning for fjerning av vrak og bidrag til fellehavari

I sjøloven § 51 første ledd nr. 5 gis det sjøpant for krav på ”bergelønn, erstatning for fjerning av vrak og bidrag til fellehavari”. Bergelønnskrav oppstår etter at et eller flere fartøy har utført handlinger ”... som har til formål å yte hjelp til et skip eller annen gjenstand som er forulykket eller i fare...”, jamfør sjøloven § 441 bokstav a. Regler om vrakfjerning er gitt i Lov om vern mot forurensninger og avfall av 13. mars 1981 nr. 6 (heretter ”forurensningsloven”), og i havneloven § 35 sies det at vrakfjerning skal foretas etter pålegg fra myndighetene. Fellehavaribidrag finnes det regler om i sjøloven kapittel 17, hvor det vises til York-Antwerpen-reglene fra 1994.

I forarbeidene uttales det kort om krav på bergelønn at dette svarer til den engelske versjon av 1967-konvensjonen som gir sjøpant for ”claims for salvage”.⁶⁶

Bestemmelsen antas også å dekke den franske konvensjonsteksten der både krav for ”assistance” og ”sauvetage” er omfattet, begge disse inngår i det norske begrepet ”berging”. Det bemerkes imidlertid i forarbeidene på samme sted at ”assistance” på fransk ikke skal anses å bety det samme som det norske ordet assistanse. Vanlig assistanse til skip er ikke omfattet; det må dreie seg om en bergning som innebærer noe mer enn dette.

Størrelsen på bergelønnskravet blir ofte fastsatt av en domstol. Det kan være uklart hvordan man kan sikre bergelønnskravet før man vet hvor stort det er. Dette løses i sjøloven § 452 første ledd, hvor det sies at debitor for bergelønnskravet skal stille sikkerhet for kravet dersom den bergelønnsberettigede krever det. Dermed kan den bergelønnsberettigede kreve sikkerhet stillet i påvente av at domstolen skal avgjøre størrelsen på kravet.

⁶⁶ Sjølovkomitèens Innstilling VIII s. 75

Sjøpantet kan også falle bort ved at den som hefter for bergelønnskrevet stiller sikkerhet for kravet etter krav fra bergeren, jf sjøloven § 452 første ledd tredje punktum. Kravet om sikkerhetsstillelse medfører ofte at kravet gjøres opp frivillig eller på annen måte enn ved realisasjon av sjøpantet. Det er ofte på denne måten at sjøpantet får effekt; man trenger derfor sjelden å bruke panteretten ved berging. Kreditor ved bergelønnskrev er den som har utført bergingen.

Når det gjelder vrakfjerning, står det i havneloven § 35 at myndighetene kan pålegge den ansvarlige for vraket å fjerne dette. Hvis den ansvarlige ikke gjør dette selv, kan vedkommende pålegges å dekke rimelige utgifter til noen andre som må utføre jobben med å fjerne vraket. Etter havneloven § 36 kan myndighetene iverksette vrakfjerning der den ansvarlige ikke gjør det selv. Kravet for dekning av utgifter, skade og tap må dekkes av den ansvarlige, jmfør havnelovens § 36 fjerde ledd. Kreditor ved vrakfjerning er dermed den som betaler for fjerningen av vraket. Disse kravene er utstyrt med sjøpant.

Det er flere ulike grunnlag for at staten krever et vrak fjernet. For eksempel sjøsikkerhetshensyn og forurensingshensyn kan begrunne vrakfjerning. Dette fremkommer blant annet i havneloven § 35 første ledd første punktum, der det sies at vrak må fjernes der "... hensynet til god fremkommelighet, trygg ferdsel eller hensynet til annen bruk eller forvaltning av farvannet krever det."

Og etter forurensningsloven § 74 kan forurensningsmyndighetene iverksette tiltak etter lovens § 7 fjerde ledd eller § 37 første eller andre ledd dersom det er gitt pålegg om disse som ikke etterkommes av den ansvarlige. Pålegg etter disse bestemmelsene omfatter blant annet vrakfjerning.

Etter forarbeidene heter det at sjøpant for det første vil oppstå der kravet rettes mot vrakets eier (A), den erstatningsberettigede (som nevnt er dette som regel det offentlige) får sjøpant i vraket.⁶⁷ Det uttales på samme sted at det kan også tenkes en situasjon der

⁶⁷ Ibid.

kravet kan gjøres gjeldende mot en annen reder (B), og videre at det vil oppstå sjøpant i denne reders skip. Forutsetningen er at kravet kan gjøres gjeldende mot denne rederen, for eksempel der A sitt skip har gått tapt ved en kollisjon som B har skylden for, dermed vil det være han som er ansvarlig for at A sitt vrak må fjernes. Det spørres i forarbeidene på samme sted, om sjøpanteretten i B sitt skip heller burde grunnes på sjøloven § 51 første ledd nr. 4 om tingsskade. Det kan se ut som om det er mest naturlig i denne situasjonen at den kom inn under sjøloven § 51 første ledd nr. 4, ettersom det her gjelder en avledet situasjon etter en tingsskade.

Etter de svenske forarbeidene ble det ansett å være en for vid tolkning dersom man skulle tillate sjøpanterett i det fartøyet der rederen har pådratt seg ansvar for at vraket fjernes.⁶⁸ Det ble imidlertid hevdet at den som på myndighetenes oppdrag fjerner vraket bør ha sjøpanterett i dette. Etter nr. 4 i sjøloven § 51 første ledd, har en sjøpant for krav etter for eksempel kollisjonsskade. I det første tilfelle hevdes det i de svenske forarbeidene at også vrakeieren kan tenkes å kunne gjøre gjeldende sjøpanterett i den ansvarlige reders fartøy. Dette behøver likevel ikke, uttales det, å hindre at myndighetene gjør gjeldende sjøpantrett i samme fartøy for et annet krav. Et slikt krav kan være fordring på erstatning for at myndighetene har fått fjernet vraket i rederens sted. Det uttales at denne antas å svare for dette, siden hans fartøy førte til behovet for å kvitte seg med vraket. I følge disse forarbeidene, kan dette problemet overlates til rettspraksis.

Felleshavarireglene innebærer at der skip, last og frakt utsettes for en felles fare, skal ekstraordinære tap og redningsutgifter fordeles på fellesskapet.⁶⁹ Den delen av fellesbidraget som faller på skipet, er sikret ved sjøpant. Kreditor for kravet er den eller de som har krav på felleshavaribidrag.

Hensynet bak bergelønnsreglene er at de skal oppfordre andre fartøy til berging. Falkanger/Bull uttaler at "I vår tid er formålet ønsket om å oppmuntre til berging, og

⁶⁸ Proposition 1973:42 s. 335

⁶⁹ Falkanger/Bull (2010) s. 461

derigjennom spare materielle verdier for samfunnet.”⁷⁰ Og Brækhus uttaler at ”Hvis ikke redningsutgifter av denne art skulle dekkes foran pantegjelden på skipet, vil folk ha liten oppfordring til å berge et sterkt beheftet fartøy.”⁷¹ Reglene om sjøpant for bergningskrav fører til at også overbeheftede fartøy berges; disse ville kanskje ikke blitt berget dersom kravene ikke hadde hatt denne gunstige stillingen. Det uttales videre av Brækhus ”At kontraktspanthaveren viker for bergelønnskrevet, betyr derfor, kan man si, bare at han betaler for bergningen av sin egen interesse.”⁷²

For kravene om vrakfjerning og felleshavaribidrag, må hensynene bak være omtrent de samme som for bergelønn, det vil si å oppfordre til vrakfjerning og felleshavarihandlinger for å redde verdier. Ytterligere vil et viktig hensyn bak reglene om vrakfjerning være å unngå forurensning.

4.2 Debitor

Det må videre undersøkes hvilke personer som kan bidra til stifting av sjøpant i skipet. Dette behøver ikke å være kun den som eier skipet eller er skipets reder. Sjølovens § 51 første ledd sier at ”Fordringer mot skipets reder er sikret ved sjøpanterett i skipet...”. Begrepet ”reder” er ikke nærmere definert i sjøloven. I teorien er det derfor forsøkt å klarlegge hva som ligger i dette begrepet.

Falkanger/Bull uttaler at rederen er den som setter skipet i drift.⁷³ Han sørger gjerne for bemanning og utrustning; han er skipets driftsherre. I et bare boat-certeparti overdras rederfunksjonen til befrakteren, dette er ikke tilfelle i tids- og reisecertepartiene.⁷⁴ Dette er fordi selve skipet uten bemanning leies ved et bare boat-certeparti. Det er derfor bare

⁷⁰ Falkanger/Bull (2010) s. 442

⁷¹ Brækhus (1956) s. 17

⁷² Brækhus (1956) s. 18

⁷³ Falkanger/Bull (2010) s. 124

⁷⁴ Falkanger/Bull (2010) s. 125

boat-befrakteren som blir reder; eieren eller rederiet har ikke lenger kontroll over skipet. Dette er annerledes for tids- og reisecertepartiene, her er det skipet med bemanning som leies, og eieren eller rederiet har derfor en større grad av kontroll over skipet og bemanningen.

Eier av skipet er også en av dem som kan pådra skipet sjøpant. Hvem som er eier er gjerne klart, det foreligger registreringsplikt for norske skip og eierforholdet er en av opplysningene som må registreres.⁷⁵ Eier og reder kan være samme person, men det kan også være at andre enn rederen eier skipet. Et eksempel på dette kan være der skipet er i en bare boat-befrakters disposisjon; vedkommende blir da reder.

Videre er også befrakter nevnt i sjøloven § 51 andre ledd. En befrakter er den som mottar et sjøtransportløfte fra bortfrakteren, jamfør sjøloven § 321 andre ledd. Dette kan også være den som leier transportkapasiteten til et skip, og dermed blir enten reise- eller tidsbefrakter, alt etter som skipet er inngått på et reise- eller tidscerteparti etter sjølovens § 321 andre ledd. Disponenten er den siste av personene som spesifikt nevnes i sjøloven § 51. Dette er gjerne den bestyrende rederen; den som har den daglige ledelse over skipets drift.⁷⁶

Avslutningsvis sies det i sjøloven § 51 at også ”noen som rederen har overdratt sine funksjoner til” kan pådra skipet sjøpant. Dermed vil enhver som har rederfunksjonene kunne pådra skipet sjøpant. Rederfunksjonene innebærer å sørge for skipets bemanning, utrustning og å sette skipet i drift.⁷⁷ Etter dette ser man at det er en mengde personer, både fysiske og juridiske, som kan behefte skipet med sjøpant.

I sjøloven § 53 er det en bestemmelse om eierskifte. Regelen går ut på at sjøpantet fremdeles hefter på skipet når dette skifter eier, utenom ved tvangssalg. I andre ledd sies

⁷⁵ Jamfør sjøloven § 11 andre ledd første punktum og § 13 første ledd første punktum

⁷⁶ Falkanger/Bull (2010) s. 124

⁷⁷ Ibid.

det at overdrageren skal dekke den delen av sjøpantsikret fordring som ellers ville falt bort eller fått dårligere prioritet der skipet overdras til utenlandsk erverver, og overdrageren ikke har personlig ansvar. En overdrager som ikke har personlig ansvar, kan for eksempel være en overdrager som før salget hadde tids – eller bare boat-befraktet skipet til en befrakter som hadde pådratt et krav som er sikret ved sjøpanterett.⁷⁸

Og eksempel på en situasjon der en fordring med sjøpanterett faller helt bort eller får dårligere prioritet, er ”... dersom overdragelsen fører til at spørsmålet om sikkerhet for det angjeldende kravet blir underlagt en nasjonal rett som ikke anerkjenner vedkommende sjøpanterett eller gjør dette med dårligere prioritet.”⁷⁹

4.3 Regress?

Sjøpanteretten kan gå utover eier av skipet ettersom skipet på bakgrunn av denne kan bli arrestert og senere tvangssolgt. Eieren kan dermed oppleve at skipet blir tvangssolgt på bakgrunn av en situasjon som han ikke er ansvarlig for.

Det kan oppstå situasjoner der eier og den som har pådratt skipet sjøpant ikke er samme person. Et interessant spørsmål er hvorvidt debitor og eier har regress til hverandre. En situasjon kan være at eier har måttet dekke havneleie for tidsbefrakter for å hindre at kreditor tar sjøpant i skipet etter sjøloven § 51 første ledd nr. 2. Det kan her vurderes om eier har regress til befrakter for dette beløpet.

Hovedregelen i norsk rett er at den som har dekket en annens forpliktelse vil ha et regresskrav, og det er avskjæring av regress som krever særlig begrunnelse. Dette følger blant annet av Rt 1997.1029 på side 1036 og Rt 2010.664. I sistnevnte dom sies det i

⁷⁸Gombrii (u.å.) Norsk Lovkommentar note 89 til sjøloven § 53
<http://abo.rechtsdata.no/browse.aspx?grid=0518010103#>

⁷⁹Gombrii (u.å.) Norsk Lovkommentar note 90 til sjøloven §53
<http://abo.rechtsdata.no/browse.aspx?grid=0518010103#>

avsnitt 17 at ”Et regresskrav trenger etter vanlig rettsoppfatning ingen særlig hjemmel. Det er tilstrekkelig at man har dekket en annens forpliktelse.” Dette er bare noen få eksempler på den omfattende rettspraksis som fastslår dette prinsippet. Dermed vil eier ha regress til befrakter der han for eksempel har måttet dekke havneleie for denne for å forhindre sjøpant.

5 Panteretten

5.1 Prioritet

Utgangspunktet for prioritetsreglene for heftelser i skip er at registrerte heftelser går foran uregistrerte, og ellers at prioriteten følger registreringstidspunktet. I tillegg går utleggs- og arrestforretninger foran annet rettsserverv der disse er innført i dagboken på samme tidspunkt som et annet rettsserverv. Dette fremkommer av sjølovens § 23.

Et av kjennetegnene på legalpant, er at de ofte har en høy prioritet i forhold til andre pant. Dette følger blant annet av panteloven § 6-1, og gjelder også for sjøpanteretten. Sjøpantet har prioritet foran alle andre heftelser i skipet, som for eksempel utlegg og avtalepant, jamfør sjøloven § 52 første ledd. Selv om for eksempel utlegget eller avtalepantet er både nyere og tinglyste, har sjøpantet beste prioritet.

I sjøloven § 51 første ledd nr. 1 – 4 følger prioriteten kravene i den rekkefølge de er nevnt. Dette følger av sjøloven § 52 andre ledd. For eksempel går havneavgifter foran tingsskadekrav, og hyrekrav går foran personsskadekrav. Dette skiller seg fra hovedregelen ellers, nemlig at tidspunktet for registrering er avgjørende.

Videre er det innbyrdes lik prioritet mellom flere krav av samme type, jamfør sjøloven § 52 andre ledd. For eksempel har alle tingsskadekrav altså lik prioritet, uavhengig av hvilket krav som oppstod først og sist.

En spesialregel finnes i Lov om forvaltning av viltlevande marine ressursar av 6.juni 2008 nr. 37 (heretter ”havressurslova”) § 31. Der heter det at

”Den som har krav på skadeerstatning etter lova eller som følgje av samanstøyt mellom haustingsfartøy, hjelpefartøy eller fartøy som fører fangst, har panterett i fartøya, reiskapane og fangsten til skadevaldaren.”

Disse kravene skal etter bestemmelsen ha samme prioritet som tingsskadekravene i § 51 første ledd nr. 4 i sjøloven.

Det er en særregel for krav på bergelønn, vrakfjerningserstatning og felleshavaribidrag i sjøloven § 52 andre ledd andre punktum. Denne bestemmelsen innebærer at sjøpantet for disse kravene går foran krav som er eldre. For eksempel går bergelønnskrav fra oktober foran hyrekrav fra august, selv om hyrekrav er rangert på førsteprioritet i sjøloven § 51 første ledd nr. 1 og bergelønnskravene ligger på femteprioritet i følge bestemmelsens nr. 5. Dette begrunnes i at bergingshandlingen redder verdier også for de andre panthaverne, som i utgangspunktet skulle ha bedre prioriterte krav.

Innbyrdes mellom kravene i sjøloven § 51 første ledd nr. 5, følger prioriteten i omvendt rekkefølge. Det vil si at de nyeste kravene kommer først. For eksempel vil et bergelønnskrav fra desember gå foran et felleshavaribidrag fra september. Igjen er begrunnelsen at den nyeste bergingen eller felleshavarihandlingen redder verdier for de andre kreditorene. For vrakfjerning er begrunnelsen at en hindrer forurensing. Dette anses som viktigere enn dekning av de andre kravene i sjøloven § 51 første ledd nr. 1 til 4.

5.1.1 Forhold til andre rettigheter i pantet

5.1.1.1 Forholdet til konkursboets legalpant for boomkostninger

Etter pantelovens § 6-4 (1) har et konkursbo legalpant på 5 % av et hvert formuesgode som er pantebeheftet på konkursåpningstidspunktet og som kan være gjenstand for utlegg eller konkursbeslag. Dette legalpantet skal gå foran alle andre legalpant og heftelser i formuesgodet. Det heter i bestemmelsen at ”Panteretten går foran annet

lovbestemt pant og alle andre heftelser i formuesgodet.” Etter ordlyden får denne bestemmelsen også anvendelse på skip.

Det kan spørres hvilket pant som har best prioritet når det er konkurranse mellom sjøpant og konkursboets pant for boomkostninger. Både pant for konkursboets boomkostninger og sjøpantet regnes som såkalte sterke legalpant.⁸⁰

Begge disse panterettene skal ha første prioritet. For sjøpantet følger dette, som tidligere nevnt, av sjølovens § 52 første ledd. For konkursboets boomkostninger fremgår det samme av panteloven § 6-4 (1) fjerde punktum hvor det sies at ”Panteretten går foran annet lovbestemt pant og alle andre heftelser i formuesgodet.”

Etter dette kan det virke uklart hvilken bestemmelse som skal ha forrang av de to. Forarbeidene til sjøloven § 52 sier ikke noe om dette spørsmålet, annet enn at ”... sjøpanterett går foran alle andre heftelser i skipet.”⁸¹

Pantelovens § 6-4 om lovbestemt pant for boomkostninger ved konkurs ble vedtatt i 1980, mens sjølovens § 52 bygger på en lovrevisjon fra 1972.⁸² Dermed er pantelovens regler nyere enn sjølovens regler om sjøpant, noe som taler for at konkursboets legalpant bør ha forrang.

Forarbeidene til pantelovens § 6-4 konstaterer kort at konkursboets legalpanterett for boomkostninger skal gå foran andre legalpant og at også andre legalpant må vike prioritet for denne panteretten.⁸³

I Rt 2000.1962 forutsettes det innledningsvis på side 1963 at omkostninger ved tvangssalg går foran de sjøpanteberettigede kravene. Det kan dermed kanskje antas at det samme må gjelde for pantet for boets omkostninger.

⁸⁰ Falkanger (2008) s. 71

⁸¹ Sjølovkomitèens innstilling VIII s. 77

⁸² Lov av 7. april 1972 nr.13

⁸³ Ot.prp. nr. 26 (1998-1999) s. 202 og Ot.prp. nr.23 (2003-2004) s. 62

Det sies imidlertid i tvangsfullbyrdelsesloven § 11-36 andre ledd at omkostninger ved tvangssalg skal dekkes forlods av kjøpesummen. Dette blir ikke den samme situasjonen som ved konkursboets omkostninger hvor det ikke sies noe om at omkostningene skal dekkes forlods. Er dette et bevisst valg fra lovgiver, slik at det ikke er meningen at pantet for konkursboets omkostninger skal gå foran sjøpantet?

Falkanger konstaterer kort at panteretten i pantelovens § 6-4 hviler med første prioritet på ethvert pantsatt formuesobjekt.⁸⁴ Brækhus/Berg mener også at pantelovens § 6-4 medfører at pantet for boets omkostninger går foran alle andre legalpant, også sjøpantet.⁸⁵ Brækhus/Berg bruker sjøpantet som et eksempel på legalpant som må stå tilbake for pantet til konkursboet for dets omkostninger i det de uttaler at ”Boets legalpant får dermed prioritet foran f.eks. sjøpant etter sjøl. § 51 og legalpant hjemlet i pantelovens kap 6.” Juridisk teori er altså samstemt i at boets pant går foran sjøpantet.

Brækhus/Berg tar videre opp problemstillingen om hvorvidt 1967-konvensjonen kan komme i veien for denne løsningen, da den tar sikte på ensartede regler om sjøpant. Etter panteloven § 6-4 (8) heter det at paragrafen for øvrig gjelder med de begrensninger som følger av overenskomst med fremmed stat. Men Brækhus/Berg uttaler at så lenge denne konvensjonen og 1993-konvensjonen ikke er trådt i kraft, kan de ikke begrense boets legalpanterett.

Reelle hensyn tilsier også at dette kan være en god løsning. At konkursboet blir avviklet på en betryggende måte kommer også sjøpanthaverne til gode; det blir gjort grundigere arbeid og dermed oppnås høyere dekning for panthaverne.

Etter min mening må dette også være den beste løsningen. Boets omkostninger bør stå i en særstilling i forhold til sjøpantet for å sikre at bobehandlingen gjennomføres på en forsvarlig måte. Dessuten er 5 % av skipets verdi tross alt lite, og dermed er ikke

⁸⁴ Falkanger (2010) s. 113, fotnote 8. I artikkelen står det § 6-3, men etter sammenhengen må dette antas å være en skrivefeil.

⁸⁵ Omsetning og kreditt 2 Pant og annen realsikkerhet (2005) s. 209

konkursboets legalpant noen særlig stor trussel for de fleste sjøpanthavere. Etter dette må det antas at konkursboets pant har prioritet foran sjøpantet.

5.1.1.2 Utenlandske sjøpantkrav

Norge reduserte antall sjøpantsikrede krav med 1967-konvensjonen, men det er mange land som ikke har ratifisert denne, og mange som etter intern lovgivning godtar flere krav som sjøpantsikrede enn det Norge gjør. Et eksempel på dette er USA, som blant annet godkjenner leverandørpant. Det kan reflekteres over hvilken virkning for eksempel sjøpant etter amerikansk rett har for leveranser til skipet ved anløp ved amerikansk havn.⁸⁶

Etter sjøloven § 75 første ledd er hovedregelen at et utenlandsk sjøpant kun anerkjennes av norsk domstol når det er sjøpantberettiget også etter norsk rett. Sjøpantekrav for personskader vil anerkjennes, men ikke leverandørpant. Et unntak finnes i bestemmelsens andre ledd nr. 2, der det sies at sjøpant som ikke anerkjennes i Norge likevel kan godtas, men de får da prioritet etter alle andre registrerte heftelser i skipet.

5.1.1.3 Tilbakeholdsrett

En tilbakeholdsrett er en rett til å holde tilbake noe av skyldnerens formuesgode eller penger til en selv får dekket sitt krav. Kjennetegnet er besittelse; den som skal utøve tilbakeholdsrett må ha besittelsen over formuesgodet for å ha en gyldig tilbakeholdsrett. I tillegg må det foreligge et økonomisk krav mot vedkommende tilbakeholdsretten utøves overfor.

Det finnes både lovfestede og ulovfestede tilbakeholdsretter. Den ulovfestede tilbakeholdsretten følger av alminnelige obligasjonsrettslige prinsipper. Det finnes mange typer lovfestede tilbakeholdsretter. Blant annet har det offentlige tilbakeholdsrett

⁸⁶ Falkanger/Bull (2010) side 108

i skipet for gebyrene for det offentlige sitt tilsyn med skipssikkerheten, jamfør Lov om skipssikkerhet av 16. februar 2007 nr. 9 (heretter ”skipssikkerhetsloven”) § 57 andre ledd.

Verkstedets tilbakeholdsrett i skipet er lovfestet. Etter sjøloven § 54 første ledd heter det at ”Den som bygger eller reparerer et skip, kan utøve tilbakeholdsrett i skipet til sikring av sin fordring i anledning byggingen eller reparasjonen så lenge denne fortsatt har skipet i sin besittelse...” Og etter andre ledd har denne retten prioritet foran alle andre rettigheter enn sjøpantet. Det sies der at ”Tilbakeholdsretten står tilbake for sjøpanterett i skipet, men går foran annen rett og andre heftelser i skipet.” Sjøloven § 54 første ledd er imidlertid ikke uttømmende. Ulovfestede prinsipper eller bygge- eller reparasjonskontrakten kan også hjemle tilbakeholdsrett.⁸⁷

Det som kjennetegner tilbakeholdsretten, er at den gir et oppfyllelsespress; når debitor ikke har rådighet over skipet, kan han ikke utnytte det økonomisk, og dette kan lede til store tap.⁸⁸ Skipsverftet kan i tillitt til tilbakeholdsretten sette i gang store reparasjoner på skipet uten å måtte kreve forskudd eller garantier av annet slag.⁸⁹

Ettersom tilbakeholdsretten for verkstedet følger av loven, er det ikke krav om registrering for at retten skal ha rettsvern. Da tilbakeholdsretten går foran alle andre rettigheter enn sjøpant, vil den måtte respekteres av en kontraktspanthaver ved tvangssalg.

Tilbakeholdsrett krever som nevnt besittelse, det gjør ikke sjøpant. Det er derfor stor forskjell på tilbakeholdsretten og sjøpantet, ettersom tredjemenn lettere får varsel om utøvelsen av tilbakeholdsretten, og sjøpantet er en usynlig rettighet.

Om sjøpanthaver begjærer arrest når skipet ligger på et verksted som utøver tilbakeholdsrett, kan det oppstå spørsmål om hvilken rett som går foran. Må verkstedet

⁸⁷ Falkanger (2010) s. 106

⁸⁸ Omsetning og kreditt 2 Pant og annen realsikkerhet (2005) s. 568

⁸⁹ Ibid.

oppgi sin tilbakeholdsrett? Ettersom sjøpantet går foran tilbakeholdsretten, må det antas at arresten utsletter tilbakeholdsretten.⁹⁰ Et annet spørsmål i denne situasjonen, er hvem som skal dekke utgiftene for at skipet ligger ved verkstedet lenger enn avtalt. Dersom det antas at arresten går foran tilbakeholdsretten, og skipet ikke kan forlate stedet hvor det ligger ved arrest, jamfør sjøloven § 95, kan det være at skipet tar opp plass som verkstedet trenger til noe annet eller at de til og med mister kontrakter grunnet plassmangel. Den rimeligste løsningen i dette tilfellet må antas å være at det er debitor som dekker disse utgiftene, da det er han som er ansvarlig for at fordringene er misligholdt.

Tilbakeholdsretten foreldes ikke, jamfør foreldelsesloven § 27 (3), mens sjøpantet foreldes etter ett år, jamfør sjøloven § 55 første ledd. Etter sjøloven § 452 tredje ledd har bergeren tilbakeholdsrett i skipet for sitt bergelønnskrav. Dette kravet er også sikret ved sjøpant, som etter sjøloven § 55 første ledd foreldes etter ett år. Spørsmålet blir da om tilbakeholdsretten består etter at sjøpantet er foreldet, eller om disse to rettigheter foreldes samtidig. Brækhus/Berg besvarer spørsmålet med at det er sikker rett at tilbakeholdsretten er i behold selv om sjøpantet foreldes.⁹¹ Brækhus/Berg uttaler på samme sted at årsaken til dette er at sjøpanten her er et underpant som de øvrige kreditorer kanskje ikke er klar over. Det vil uten foreldelse ville kunne kumuleres til fortrenghet for kontraktsparthaverne. Ved at tilbakeholdsretten er betinget av at kreditor har skipet i sin besittelse, vil omverdenen få et varsel om retten, og hindre kumulering, uttaler Brækhus/Berg.

En annen forskjell mellom sjøpantet og tilbakeholdsretten, er muligheten for tvangssalg. Kreditor må etter begge systemene skaffe seg tvangsgrunnlag, gjerne en dom, for å få tvangssolgt skipet, og dette er tilstrekkelig for at en sjøparthaver skal få tvangssolgt skipet. Kreditor med tilbakeholdsrett må derimot skaffe seg en panterett på basis av dommen før han kan få tvangssolgt skipet, altså må han ta utlegg. Dette kan være både tidkrevende og kostbart.

⁹⁰ Dette virker forutsatt i Omsetning og kreditt 2 Pant og annen realsikkerhet (2005) s. 608, hvor det sies at offentlige beslag normalt vil medføre at tilbakeholdsretten går tapt.

⁹¹ Omsetning og kreditt 2 Pant og annen realsikkerhet (2005) s. 602

5.2 Foreldelse

5.2.1 Fristens utgangspunkt

I det følgende blir foreldelsen av panteretten behandlet. For pantekravet følger foreldelsen av sjøloven §§ 501 og 502, mens panteretten foreldes etter reglene i sjøloven § 55. Legalpanteretten oppstår når legalpantekravet oppstår. Hovedregelen for fristens utgangspunkt ved sjøpant er at den begynner å løpe fra den dag da fordringen oppstod, jmfør sjøloven § 55 første ledd. Når sjøpantekravet oppstår må vurderes særskilt for det enkelte krav.

Det første som undersøkes, er når et hyrekrav anses å oppstå. Hovedregelen for sjøpant er at det må være forfalt og ubetalt før en kan kreve tvangssalg, jmfør tvangsfullbyrdelsesloven § 4-4 første ledd. Falkanger uttaler at hyrekrav er et unntak fra denne hovedregelen.⁹² Han uttaler at "For some types of maritime liens it is necessary with a minor modification; e.g. a maritime claim for the crew's wages exist as soon as the wages are earned, even if they are not due for payment."⁹³ Sjøpantet for hyrekrav oppstår i følge Falkanger etter hvert som kravet opptjenes.

Når det kommer til andre typer godtgjørelse, kan feriepenge brukes som eksempel. I ND 1992.198, Midhordland namsrett, uttales det at kravet på feriepenge oppstår når det er opptjent, og ikke når det er forfalt. Det uttales at den naturlige forståelse av "oppsto" i sjølovens § 55 første ledd første punktum, er når yteren har gjort alt det han skulle gjøre, ikke når kravet er forfalt. Det uttales i avsnitt III nr. 3 at "Hadde det forfallstidspunktet vært ment, ville det vært naturlig at loven hadde sagt « forfalt », og ikke « oppsto »; også fordi « oppsto » ikke kan anses å være et mer generelt begrep en «forfalt »." Og videre at "Konsekvensen av å legge forfallstidspunktet til grunn er at

⁹² Falkanger (1999) s. 5, fotnote 9

⁹³ Ibid.

kontraktspanthaver kan bli møtt med krav på inntil to års feriepengar når kjøpesummen på en tvangsauksjon skal gjeres opp.”

Retten finner ikke noen retts tekniske hensyn eller reelle hensyn av noen særleg vekt som taler for å legge forfallsdagen til grunn. Etter dette antar retten at ”... *sjøpantesikringen* foreldes fortløpende; ett år etter at sjømannen har gjort det som skal til for å få et ubetinget krav overfor rederen.” Dermed er det opptjeningstidspunktet som avgjør når foreldelsesfristen starter både for hyrekrav og for feriepengar.

I ND 2004.621, Norges Høyesteretts kjæremålsutvalg, i avsnitt 14 kommer det frem at sjøpant i den delen av lønnen som omfatter forskuddstrekk oppstår ”... når korrekt utlønning skal skje og arbeidsgiver etter skattebetalingsloven § 10 første ledd annet punktum skal iverksette skattetrekk.” I avsnitt 15 fortsetter kjæremålsutvalget: ”Utvalget finner at foreldelse av sjøpant ikke kan knyttes til opptjeningen til enhver tid.” Det uttales at en slik ordning ville være vanskelig å praktisere. Dermed er foreldelsesfristens utgangspunkt for den delen av hyren som omfatter forskuddstrekk det tidspunkt da arbeidsgiver skal foreta skattetrekk.

Et annet eksempel på utgangspunktet til foreldelsesfristen etter sjølovens § 51 første ledd nr. 1, er ND 2004.275, Norges Høyesteretts kjæremålsutvalg, der saken gjaldt foreldelse av et krav utsprunget av usaklig avskjedigelse. Her blir det uttalt at utgangspunktet for fristen er den dag da avskjedigelsen fant sted.⁹⁴ Det samme følger av LA 2004 3355, Agder lagmannsrett, der det uttales at ”... kravet i forhold til foreldelsesfristen i sjøloven § 55 første ledd må anses oppstått i og med at den kjærende part ble gitt avskjed.” Og vidare ”Selve avskjeden er den erstatningsbetingende handling som utløser det krav som eventuelt gir sjøpanterett.” Det sies vidare at synspunktet om at det må foreligge en rettskraftig dom for kravet før arrest kan holdes og foreldelsesfristen begynner å løpe, strider mot poenget med en arrest. Arrest gis gjerne der det ikke foreligger et tvangsgrunnlag som for eksempel en rettskraftig dom.

⁹⁴ Avsnitt 14, hvor kjæremålsutvalget refererer tingrettens begrunnelse, som både lagmannsretten og høyesterett slutter seg til.

Sjøpantet for offentlige avgifter i § 51 første ledd nr. 2 oppstår for eksempel når skipet legger til kai ved sjøpant for havneavgift. Opptjeningstidspunktet er det relevante tidspunkt for foreldelsesfristens utgangspunkt. Dette er ikke nevnt spesifikt i loven, men gode grunner taler for dette. For det første oppstår krav generelt sett etter Lov om foreldelse av fordringer av 18.mai 1979 nr.18, (heretter ”foreldelsesloven”) § 3 (1) ”... den dag da fordringshaveren tidligst har rett til å kreve å få oppfyllelse.” Og en har ikke rett til å få oppfyllelse før kravet opptjenes. Og for det andre oppstår som nevnt legalpant generelt når legalpantekravet oppstår. Eksempler her er de nevnte krav som springer ut av skipskollisjon, avskjedigelse med mer. Det må da antas at det samme gjelder for foreldelsesfristens utgangspunkt for offentlige avgifter. Sjøpantet for offentlige avgifter oppstår dermed idet avgiftene opptjenes.

Når er så utgangspunktet for sjøpantets foreldelsesfrist ved person- og tingsskader? I den alminnelige erstatningsrett er det tidspunktet for når skaden inntreffer som er det relevante tidspunkt for fristens utgangspunkt. Det heter i foreldelsesloven § 9 at foreldelsesfristen ved skadeerstatning begynner å løpe fra ”... den dag da skadelidte fikk eller burde skaffet seg nødvendig kunnskap om skaden og den ansvarlige.” Det kan vurderes hvorvidt det er når selve den skadevoldende handlingen finner sted, eller om det er når skaden blir oppdaget eller konstatert som er utgangspunktet for foreldelsesfristen. Etter Falkanger/Bull skal fristen regnes fra den dagen den skadevoldende handling foretas, for eksempel når skipet kolliderer og ikke når passasjeren et par dager senere merker at han har en varig ryggskade eller lignende.⁹⁵ Her skiller sjøpanteretten ved person- og tingsskade seg fra den vanlige erstatningsretten ved at det i vanlig erstatningsrett er tidspunktet for når skaden inntreffer som er tidspunktet for fristens utgangspunkt, mens det i sjøpanteretten er dagen da den skadevoldende handling fant sted som er det aktuelle tidspunktet.

Sikkerheten for bergelønnskrev med mer oppstår idet kravene oppstår. Etter 1967-konvensjonen artikkel 5 (4), skal krav på felleshavaribidrag anses å ha oppstått den

⁹⁵ Falkanger/Bull (2010) s. 108

dagen da fellehavarihandlingen ble foretatt, mens bergelønnskav skal anses å ha oppstått den dagen bergingsaksjonen ble avsluttet.

Reglene om foreldelse er forskjellige for sjøpantet og andre legalpant. Panterettene etter panteloven § 6-1 foreldes etter to år, jamfør § 6-3, mens sjøpantet, som det har kommet frem, foreldes etter bare ett år. En forklaring på dette kan være de store verdiene som står på spill for kontraktspanthaverne i skipsfarten i forhold til i for eksempel fast eiendom. En annen forklaring er at foreldelsesreglene i sjøretten generelt er korte, og kortere enn de vanlige foreldelsesreglene. Lovgiver har gitt kontraktspanthaverne i skip en fordel ved å utstyre sjøpantet med en svært kort foreldelsesfrist.

5.2.2 Fristavbrytelse - arrest

Når det gjelder foreldelsesfristens avbrytelse, er det normale for legalpant at det må innleveres begjæring til namsmyndighetene om tvangsdekning. Dette er nødvendig og tilstrekkelig for å avbryte foreldelsesfristen. Dette følger av panteloven § 6-3 (1).

Løsningen for sjøpantet er annerledes.

Etter sjølovens § 55 første ledd første punktum avbrytes foreldelsesfristen ved at arrest tas i skipet innen ett år fra kravet oppstod, og denne arresten fører til tvangssalg av skipet. I forarbeidene sies det at arresten må føre til tvangsauksjon, men ettersom ordlyden i bestemmelsen er "tvangssalg", må også medhjelpersalg være fristavbrytende.⁹⁶ Videre i forarbeidene på samme sted sies det at vanlig søksmål ikke er fristavbrytende.

Det er heller ikke tilstrekkelig at det er innlevert arrestbegjæring til retten innen ettårsfristens utløp; det må være truffet beslutning om arrest før fristes utløp. Dette fremgår av sjøloven § 55 første ledd annet punktum, hvor det sies at skipet anses arrestert når arrestbeslutningen er forkynt om bord eller iverksatt om bord på annet vis.

⁹⁶ Ot.prp. nr. 32 (1970-1971) s. 50

ND 1975.362, Gulating lagmannsrett, viser at en sjøpanthaver kan ta arrest også der rederiet er under konkursbehandling.

ND 1979.342, Frostating lagmannsrett, gir et eksempel på at det må være truffet beslutning om arrest før fristens utløp. Der kommer det frem at en dom i forliksrådet ikke er nok til å avbryte foreldelse. Dette følger også av ND 1992.145, Østre Landsret, der det uttales i nest siste avsnitt at

”På denne baggrund finder landsretten, at søloven § 248, stk. 2, må forstås således at det ikke er tilstrækkeligt til at afbryde forældelsen, at begæring om foretagelse af arrest, henholdsvis udlæg, et indgivet til fogedretten inden udløbet af 1 års fristen, men at det må kræves, at der inden fristens udløb er dekretet arrest eller udlæg, og at det derefter uden uforholdent ophold afholdes tvangsauktion.”

Det bemerkes at § 248 i den danske sjølov i stor grad tilsvarer den norske lovs § 55, men i Danmark er det spesielle regler hvor også utlegg avbryter foreldelsesfristen for sjøpant.

Videre har en kreditor sjøpantet i behold selv om det er en annen panthaver som krever tvangsauksjonen. Dette følger av Rt 1980.1295 hvor det sies at ordlyden i § 248 (§ 55 i någjeldende lov) ikke kan tas på ordet. Retten uttaler på side 1296:

”Det kan ikke være lovens mening at de ansatts sjøpanterett skal gå tapt om annen panthaver kommer dem i forkjøpet og krever tvangsauksjon før de selv rekke å skaffe seg tvangsgrunnlag og begjære auksjon.”

Videre er det ikke nødvendig at selve tvangssalget foretas før ettårsfristen er utløpt. Det er tilstrekkelig at arresten er foretatt innen fristen. Etter arrest er foretatt, løper det en ny frist på ett år, jamfør tvisteloven § 33-10 (1) bokstav c). Der heter det at arrest faller bort uten opphevelse ”... når det ikke er satt frist for søksmål eller begjæring om tvangsfullbyrdelse, og søksmål ikke er reist eller tvangsfullbyrdelse begjært ett år etter avsigelsen av arrestkjennelsen.”

Foreldelsesfristen kan ikke forlenges eller avbrytes på annen måte enn ved arrest, jamfør sjøloven § 55 andre ledd annet punktum. Etter samme bestemmelses andre ledd første punktum, løper ikke fristen så lenge sjøpanthaveren er rettslig avskåret fra å arrestere skipet. Et eksempel på dette kan være offentligrettslig rekvisisjon.⁹⁷

5.3 Realisasjon

En forutsetning for realisering av kravet, er at fordringen og pantet er gyldig stiftet og ikke har falt bort. Bortfallsgrunner kan være at kravet er forfalt, eller allerede betalt.

5.3.1 Arrest

Hovedpoenget med en panterett er at panthaver skal kunne selge eller utnytte pantet for å få dekning for sitt tilgodehavende der kreditor misligholder sine forpliktelser.

Vanligvis realiseres panterettigheter ved tvangsmyndighetenes bistand, jamfør tvangsfullbyrdsloven § 2-1, hvor det sies at ”Namsmyndighetene avgjør alle begjæringer og innvendinger som blir satt fram under en sak om tvangsfullbyrdelse, og som gjelder fremme av saken eller fremgangsmåten under gjennomføringen.”

Realisering av panterettigheter kan foregå enten som tvangsauksjon eller medhjelpersalg. Etter tvangsfullbyrdsloven § 4-1 kreves det et tvangskraftig tvangsgrunnlag for at tvangsfullbyrdelse skal kunne gjennomføres. Noen legalpant kan realiseres direkte på grunnlag av tvangsfullbyrdslovens bestemmelser i §§ 8-2 førsteledd bokstav c, 10-2 første ledd bokstav c og 11-2 første ledd bokstav c. Etter disse bestemmelsene kan en kreve tvangssalg direkte uten å skaffe annet tvangsgrunnlag på forhånd, som for eksempel en dom. Sjøpantet må derimot gå veien om arrest før det kan begjæres tvangssalg.

⁹⁷ Gombrii (u.å.) Norsk Lovkommentar note 100 til sjøloven § 55
<http://abo.reettsdata.no/browse.aspx?grid=0518010103#>

Reglene om arrest finnes i tvisteloven kapitlene 32 og 33. Kapittel 33 om arrest omhandler sikring av pengekrav, etter tvisteloven § 32-1 (2). Kapittel 32 inneholder fellesbestemmelser. Arrest kan foretas i skyldnerens formuesgoder, jamfør tvistelovens § 33-1 (1) første punktum. Arrest kan dermed også tas i skip.

Sjølovens regler i §§ 91 følgende gir også regler om arrest. Reglene suppleres av reglene i tvisteloven kapittel 32 og 33, jamfør sjøloven § 98. I sjøloven § 92 første ledd sies det at det bare kan tas arrest i skip for å sikre sjørettslige krav, før det i andre ledd listes opp hvilke krav som skal anses som sjørettslige. De fleste kravene som er utstyrt med sjøpant er listet opp i sjøloven § 92, og kan dermed tas arrest for. Unntaket er offentlige avgifter, men ettersom disse nevnes i sjøloven § 51, er det klart at det også kan tas arrest for denne typen krav. Den som har sjøpanterett er bedre stillet enn den med et sjørettslig krav. Vedkommende oppnår nemlig en høyere prioritet for sitt krav etter sjøloven § 52 enn det innehaver av et annet krav i sjøloven § 92 gjør.

Utgangspunktet er at arrestbegjæringen fremsettes for saksøktes alminnelige verneting, etter § 32-4 (1) første punktum, jamfør § 4-4 (3). Det er en spesiell valgregel i sjøfartsforhold etter tvisteloven § 4-5 (5), der saksøker kan velge å bruke skipets hjemsted som verneting. Da skip er noe som forflytter seg rundt i hele verden, ville det være upraktisk om dette skulle være det eneste alternativet. Det sies videre i tvisteloven § 32-4 (1) andre punktum at en arrestbegjæring kan fremsettes også i en annen krets hvor formuesgodet er eller vil ventes å komme. Dermed kan arrestbegjæring fremsettes der skipet er eller forventes å komme, og dette vil gjøre det mer praktisk å ta arrest i skipet. Dette gjelder også utenlandske skip.

Generelt er det en hovedbetingelse for å ta arrest at den som begjærer arresten har et forfalt krav. Det må videre foreligge en sikringsgrunn, og disse to betingelsene må være sannsynliggjort. Dette følger av tvisteloven §§ 33-2 (1) og 33-3 (1) første punktum. Etter tvistelovens § 33-2 (3) er det tilstrekkelig at fordringshaver har et forfalt pantekrav i skipet for at han skal kunne begjære arrest. Det er normalt ikke nødvendig å oppfylle vilkåret om sikringsgrunn i første ledd i bestemmelsen, om at "... skyldnerens adferd gir grunn til å frykte for at tvangsfullbyrdelse av kravet ellers vil bli forspilt eller vesentlig vanskeliggjort, eller må skje utenfor riket." Dersom kreditor ikke klarer å

sannsynliggjøre at kravet er forfalt, vil han imidlertid måtte ha den alminnelige sikringsgrunnen for å få arrest.⁹⁸

I tvistelovens § 33-4 (1) tredje punktum, bestemmes det at det kan kreves sikkerhetsstillelse for gjennomføringen av arresten, jamfør § 33-3 (1) andre punktum. Etter sjøloven § 97 første ledd, må saksøkeren stille sikkerhet for havneavgift, og dette må til enhver tid dekke havneavgiften 14 dager frem i tid, jamfør andre ledd. Det kan antas at det gjør det ekstra vanskelig for et mannskapsmedlem med hyrekrav eller passasjerer som er påført en personskade å ta arrest og oppnå tvangsdekning for sitt krav. Det kan være problematisk for en privatperson å stille sikkerhet for sitt kanskje betydelige krav. For de ansatte om bord er det gitt et unntak i sjøloven § 97 fjerde ledd andre punktum. De må ikke stille sikkerhet for hyrekrav eller annen godtgjørelse etter sjøloven § 51 første ledd nr. 1. Privatpersoner med person- eller tingsskade er ikke gitt et slikt fritak. Det hører imidlertid til sjeldenhetene at retten krever sikkerhet i tilfeller der privatpersoner er involverte.

5.3.2 Tvangskraftig tvangsgrunnlag

Kreditors neste steg for å få realisert sjøpantet, er å skaffe et tvangskraftig tvangsgrunnlag. Bare ved å ha skaffet dette kan han gå til tvangssalg av skipet. Dette følger av tvangsfullbyrdsloven § 4-1 første ledd.

I bestemmelsen stilles det opp alminnelige og særlige tvangsgrunnlag. De mest vanlige tvangsgrunnlagene er dom eller kjennelse av norsk domstol og voldgiftsavgjørelser, jamfør tvangsfullbyrdsloven § 4-1 første ledd bokstav a og d. Utenlandske avgjørelser er alminnelige tvangsgrunnlag der de er bindende og kan fullbyrdes i Norge etter lov eller overenskomst med fremmed stat, jamfør bestemmelsens bokstav f.

I § 11-2 gis det særlige tvangsgrunnlag for panterettigheter, der en ikke trenger for eksempel en dom for å få realisert dem. Spørsmålet videre blir om sjøpantet, i egenskap

⁹⁸ Falkanger (2010) s. 109

av å være legalpant, går inn under bestemmelsens første ledd bokstav c eller d.

Sjøpantet faller imidlertid ikke inn under denne oppregningen. Grunnen til dette, er i følge Falkanger/Bull at ”... det kan råde betydelig tvil om hvorvidt det underliggende krav som skal sikres ved sjøpantet, eksisterer og i tilfelle hvor stort det er.”⁹⁹

Et unntak gjelder imidlertid sjøpant for havne-, kanal- og andre vannveisavgifter, samt losavgifter etter sjøloven § 51 første ledd nr 2. For disse bestemmes det i tvangsfullbyrdsesloven § 11-2 første ledd bokstav c at de er særlige tvangsgrunnlag. Der heter det at foruten de alminnelige tvangsgrunnlag er ”... lovbestemt panterett for skatt eller avgifter til stat eller kommune...” grunnlag for tvangsdekning. Dermed trenger en ikke dom eller lignende alminnelig tvangsgrunnlag ved tvangsfullbyrdelse av krav etter sjøloven § 51 første ledd nr. 2.

Det videre kravet for at tvangssalg skal kunne gjennomføres, er at tvangsgrunnlaget er tvangskraftig. Dette innebærer etter tvangsfullbyrdsesloven § 4-4 første ledd at kravet må være ”... forfalt og mislighold har inntrådt.” I tillegg må for eksempel en dom være rettskraftig for å være tvangskraftig, jamfør tvangsfullbyrdsesloven §§ 4-12 første ledd og 4-15.

Et eksempel her kan være en skadelidt med et personskadekrav. Først må det leveres inn arrestbegjæring til tingretten, som må stadfeste denne. Deretter må vedkommende skaffe seg et tvangsgrunnlag, for eksempel en dom. Å få denne dommen kan være tidkrevende og kostbart. Deretter må dommen bli rettskraftig, før skadelidte kan levere dekningsbegjæring til tingretten, jamfør tvangsfullbyrdsesloven § 4-12.

5.3.3 Tvangssalg

Det siste steg for å få realisert sjøpantet, er selve tvangssalget. Dette er den eneste måten en kan få realisert sjøpantet på. Tvangssalg følger tvangsfullbyrdseslovens

⁹⁹ Falkanger/Bull (2010) s. 116

regler, og kan foregå ved tvangsauksjon eller medhjelpersalg etter tvangsfullbyrdelsesloven § 11-12.

6 Avslutning

Avslutningsvis blir det foretatt en oppsummering og pekt på utfordringer ved lovverket. Det blir også sett på fremtidsperspektivet for krav sikret ved sjøpant i skip.

6.1 Oppsummering og vurderinger

Oppgaven har forsøkt å undersøke hva som nærmere ligger i reglene om sjøpant. Den har behandlet sjøpantets stiftelse, prioritetsforholdet i mellom de ulike sjøpantekravene og foreldelsen og realisasjonen av sjøpant. Videre er det sett på sjøpantet i forhold til andre rettigheter i pantet, og konstatert at konkursboets legalpant går foran sjøpantet. Dette er imidlertid ikke noen stor trussel for sjøpanthaver da konkursboets legalpant kun utgjør 5 % av skipets verdi.

Det kan spørres hvorvidt hensynene bak sjøpantreglene ivaretas effektivt i loven i dag. Reglene om sjøpant i sjøloven er et resultat av avveining av motstridende hensyn. På den ene side står kreditorene med de sjøpantsikrede kravene. Det første spørsmålet blir dermed om hensyn bak deres krav ivaretas på en god måte ved dagens lovverk. Det er sosiale hensyn som er begrunnelsen bak regelen om sjøpant for hyrekrav med mer i sjøloven § 51 første ledd nr. 1. Det kan være en lang prosess en må igjennom før man kan få tvangssolgt skipet kravet knytter seg til. Kreditorer må først ta arrest for sitt krav innen et år fra kravet oppstod. Videre må de skaffe et tvangskraftig tvangsgrunnlag, som regel en rettskraftig dom. Dette kan ta lang tid da de kan risikere å måtte gå gjennom alle de tre instansene i rettssystemet. Etter dette må de få skipet tvangssolgt. Denne prosessen kan bli både tidkrevende og kostbar.

Reglene kan virke tungvinte for de svakere kreditorer som for eksempel skadelidte med person- eller tingsskade, eller for sjømannen med krav på sykepenger. Ved at det er en komplisert prosess som må til for at de skal få gjennomført sine sjøpant, kan det påstås

at systemet ikke er optimalt for disse kreditorene. Privatpersoner med krav mot store aktører som forsikringsselskaper eller banker må imidlertid også ofte igjennom en lignende, vanskelig prosess, og det kan anføres at prosessen for private sjøpanthavere ikke er spesielt urimelig. Det kan likevel spørres om det kanskje generelt er for vanskelig for private parter å få igjennom sine krav mot store aktører.

Når det gjelder personskader for sjømenn, foreligger det yrkesskadeforsikringer som kan dekke denne type skade. Det er obligatorisk for arbeidsgivere å tegne yrkesskadeforsikring til fordel for sine arbeidstakere etter Lov om yrkesskadeforsikring av 16.juni 1989 nr. 65 (heretter ”yrkesskadeforsikringsloven”) § 3 første ledd. Etter det alminnelige prinsipp om regress, som er nevnt i punkt 4.3, har den som har dekket en annens forpliktelse regress til denne for kravets beløp. Dermed vil vedkommende forsikringsselskap som dekker sjømannens skade ha regress til rederiet for kravet. Rederiene har ofte ansvarsforsikringer, såkalte P&I-forsikringer. Dersom de blir insolvente, kan sjømannen kreve sitt tap direkte dekket av forsikringsselskapet.

Sjøpant for havne- kanal- og andre vannveisavgifter og losavgifter omfatter kun offentlige avgifter. Dette følger ikke direkte av ordlyden, men er fremkommet i forarbeider og rettspraksis. Privates krav faller altså utenfor. Dette kan virke urimelig overfor for eksempel private eiere av kaier og lignende. På en annen side kan det være rimelig da hensynene bak sjøloven § 51 første ledd nr 2 er inndrivingshensyn. Det offentlige trenger et effektivt system for å få inn sine avgifter; dette er for øvrig hensynet bak de fleste offentlige legalpant, og private aktører er ikke gitt den samme privilegerte adgangen som det offentlige på dette punkt.

Det kan se ut som at dette er velbegrunnet ut fra det motstridende hensynet til kontrakspanthaverne. Dersom systemet med sjøpant skal fungere, må grensen for hvilke krav som er sjøpantberettigede settes et sted. Lovgiver har her valgt å ekskludere privates krav på kaileie og lignende fra de krav som er sjøpantsikrede. Inndrivingshensynet må veie tungt ved det offentliges krav, det offentlige har mange og til sammen store krav på havneleie med mer slik at det nødvendigvis må ha denne gunstige stillingen. Det må antas at private parter ikke har det samme

inndrivingsbehovet som det offentlige, med tanke på at deres krav sannsynligvis ikke blir så store i omfang og antall som det offentliges.

Videre er det gode grunner til at person- og tingsskadekrav er gitt dekning foran andre kreditorer. Andre kreditorer har som regel inngått en frivillig avtale med debitor med den risikoen det utgjør, mens de tilfeldig skadelidte ikke har hatt noen adgang til å vurdere en slik risiko. Det er derfor rimelig at slike kreditorer er gitt en gunstig stilling.

De med person- eller tingsskadekrav som er sikret med sjøpant kan imidlertid ha de samme utfordringer med prosessen for gjennomføring av sjøpant som de ansatte om bord. For private parter generelt kan det virke som at systemet ikke fungerer helt tilfredsstillende ved at prosessen kan bli såpass kostbar og tidkrevende som reglene legger opp til. Det kreves også her arrest og et tvangskraftig tvangsgrunnlag for at tvangssalget skal kunne kreves. Dette kan være en hindring for at private skal kunne gjennomføre sjøpantet sitt.

En kan vurdere om lovgiver burde forenkle prosessen for privatpersoner. De sterkere kreditorene, som for eksempel de store rederiene, oppfatter nok denne situasjonen som lite problematisk. Det ville kanskje derfor være rimelig at privatpersoner ble gitt en gunstigere stilling enn andre kreditorer. Et eksempel ville være at disse ble gitt adgang til å ta utlegg i skipet istedenfor å ta arrest og dermed måtte skaffe tvangskraftig tvangsgrunnlag i tillegg. Dersom de kunne ta utlegg i skipet for å avbryte foreldelsesfristen, ville de slippe å skaffe for eksempel en rettskraftig dom. De ville da kunne tvangsselge skipet direkte på grunnlag av utlegget, jamfør tvangsfullbyrdelsesloven § 11-2 første ledd bokstav b.

Sjøpantet for bergelønn, vrakfjerning og felleshavaribidrag er gitt for å oppfordre til disse aktivitetene. Ved berging er tanken at de andre panthaveres interesser blir berget sammen med skipet, og at det derfor er rimelig at disse står tilbake for bergerens krav. Det samme må antas å gjelde ved krav knyttet til vrakfjerning og felleshavarihandlinger. Reglene om sjøpant for disse typer krav er viktige for blant annet å hindre forurensing og at store verdier går tapt. Det må antas at sjøpantereglene er med på å motivere bergere og andre til å utføre slike handlinger når de vet at de har

sjøpant for kravet sitt. I motsetning til private parter, er det ofte snakk om store aktører som har ressurser til å gjennomføre prosessen som realisering av sjøpant krever. Reglene må derfor antas å virke tilfredsstillende her.

Det generelle hensynet om å begrense sjøpantet for å styrke langtidskreditten må antas å være godt ivaretatt da antallet sjøpantesikrede krav stadig reduseres.

Kontraktspanthaverne tilgodeses stadig mer. Det er for sjøpantets del snevret inn på antall krav ved 1967-konvensjonen. Tendensen er at det snevres videre inn, dette viser 1993-konvensjonen, som ennå ikke er ratifisert av Norge. Hvorvidt dette er heldig eller ikke, behandles nedenfor. I tillegg er den korte foreldelsesfristen til sjøpantet med på å styrke langtidskreditten. Hensynet til å styrke langtidskreditten må derfor antas å være tilstrekkelig ivaretatt ved dagens regler.

Videre kan det vurderes hvorvidt selve prioritetsrekkefølgen til de ulike kravene etter sjøloven § 51 første ledd nr.1-4 er tilfredsstillende. Etter min mening burde ikke sjøpantet for offentlige avgifter i sjøloven § 51 første ledd nr.2 komme foran personskadekravene etter samme bestemmelses nr.3. Hensynet til de ufrivillige kreditorer med personskadekrav burde etter min mening veie tyngre enn inndrivingshensynet til det offentlige.

Sjøpantet har blitt ansett å være en trussel for andre rettigheter, særlig kontraktspantet. Det er en usynlig rettighet med beste prioritet, så dette er forståelig. Denne trusselen kan i stor grad reduseres ved forsikringer.¹⁰⁰ Særlig P&I-forsikringen og andre ansvarsforsikringer hos rederen kan være med på å avhjelpe dette, ved at de dekker rederens ansvar overfor skadelidte ved for eksempel person- og tingsskader. Der assurandøren dekker kravet, faller sjøpanteretten bort.¹⁰¹ En betingelse for dette er imidlertid at kravet har karakter av å være tilfeldig og upåregnelig, og dette er ikke tilfellet ved alminnelige driftsutgifter som hyrekrav og offentlige avgifter.¹⁰²

¹⁰⁰ Brækhus (1956) s. 20

¹⁰¹ Ibid.

¹⁰² Ibid.

Som nevnt kan et konkursbos legalpant for dets boomkostninger komme i veien for sjøpantet. Hva blir konsekvensen dersom 1967-konvensjonen trår i kraft? Som nevnt sier pantelovens § 6-4 (8) at bestemmelsen gjelder med de begrensninger som følger av overenskomst med fremmed stat. Da må det antas at det blir et system der boets legalpant etterprioriteres i forhold til sjøpantet. Dette kan være uheldig med tanke på hensynet til en forsvarlig bobehandling; boet kan bli fristet til å være forsiktig med å undersøke tvilsomme fordringer eller lignende for å spare penger dersom dekningen for omkostningene kan være usikre.

Tendensen har imidlertid vært at rederiene i økende grad har blitt pålagt ansvarsforsikringer gjennom lovgivningen. Eksempler på dette er sjøloven § 186 om forsikringsplikt som skal dekke eventuelt ansvar etter samme lovs § 183 om forurensningsskade forårsaket av bunkersolje. Her må rederiet ha en gyldig forsikring, og kan utsettes for sanksjoner etter sjøloven § 187 hvis dette ikke er tilfelle. Et annet eksempel på forsikringsplikt i lovgivningen er sjøloven § 432 om at passasjerskip kan pålegges å tegne ansvarsforsikring til dekning av personskader.

Skipets ansvarsforsikring, P&I-forsikringen, dekker mange av de kravene som er sjøpantesikret. En skadelidt tredjeperson kan kreve direkte erstatning fra forsikringsselskapet etter Lov om forsikringsavtaler av 16. juni 1989 nr. 69 (heretter "forsikringsavtaleloven") § 7-6. Bestemmelsen sier at "Dekker forsikringen sikredes erstatningsansvar, kan skadelidte kreve erstatning direkte fra selskapet." Videre har forsikringsselskapet en plikt til å sørge for at skadelidte får sin del av erstatningen før skadevolder får utbetalt resten av erstatningen. Forsikringsselskapet må sørge for at forsikringssummen kommer skadelidte til gode. Behovet for sjøpantet er dermed blitt redusert i takt med at disse rettighetene har blitt utvidet.

Dersom det er fare for at det tas sjøpant og arrest, vil forsikringsselskapene i praksis vanligvis stille sikkerhet for kravet for å hindre arrest, jamfør tvisteloven § 33-5 (3) som sier at slik sikkerhetsstillelse kan avverge at arrest tas.

6.2 Veien videre

Utviklingen for sjøpantet har vist at antallet sjøpantesikrede krav har blitt redusert. Dette vises blant annet ved at sjøpant for lasteskader og kapteinsbestillinger er falt bort ved 1967-konvensjonen, og at 1993-konvensjonen fjerner sjøpantet for felleshavarihandlinger og krav som utspringer fra de forskjellige oljesølsansvarskonvensjonene. 1993-konvensjonen er ennå ikke ratifisert av Norge, og om den i det hele tatt blir ratifisert er ikke avklart ennå.

Om 1993-konvensjonen ratifiseres, kan det reflekteres over hvilken effekt det vil ha på praksisen rundt felleshavari. Er det sannsynlig at det blir foretatt færre felleshavarihandlinger når sjøpantet for dem faller bort? Hensynet bak sjøpant for denne type krav er nettopp å motivere for at det skal foretas felleshavarihandlinger. Når sjøpantet bortfaller, kan det hende at denne motivasjonen faller bort samtidig. Lasten vil imidlertid her være dekket av forsikringer, så dermed vil et bortfall av sjøpantesikringen for felleshavarihandlinger trolig ikke ha noen særlig stor innvirkning på felleshavaripraksisen.

Det er gode grunner for at antallet sjøpantesikrede krav reduseres med tiden. Som det er uttalt i forarbeidene er frivillige kreditorers kredittvilje et viktig hensyn som må telle med i totalvurderingen.¹⁰³ Skipsfart er av stor betydning her i landet, og det er ønskelig å opprettholde denne tilstanden for at næringslivet skal fortsette å være sterkt. Dersom utviklingen fortsetter, kan det i fremtiden falle bort enda flere sjøpantesikrede krav. Hvilke krav som kan tenkes å falle bort, er usikkert. Særlig svake kreditorer som arbeiderne om bord på skipet og de skadelidte ved personskade bør etter min mening ha sjøpant for sine krav også i fremtiden. Ettersom det etter hvert finnes så gode forsikringer som dekker reders ansvar ved skader, må det antas at for eksempel krav som utspringer av tingsskade kan forsvinne i fremtiden. Forsikringsdekningen blir mer og mer utbredt, slik at sjøpantet for eksempel for tingsskader kanskje blir overflødig etter hvert. Vurderingen av hva som videre skal skje med kravene som er sikret med sjøpant er altså vanskelig.

¹⁰³ Ot.prp. nr.32 (1970-1971) s. 50

Litteraturliste

Lover

- 1893 Lov om Sjøfarten av 20 (sjøloven av 1893) av 20.juli 1893 nr.1
- 1961 Lov om rettshøve mellom grannar (grannelova) av 16.juni 1961 nr.15
- 1972 Lov av 7.april 1972 nr.13
- 1972 Lov om atomenergivirkosomhet (atomenergilovent) av 12.mai 1972 nr.28
- 1975 Sjømannslov (sjømannslovent) av 30.mai 1975 nr.18
- 1979 Lov om foreldelse av fordringer (foreldelseslovent) av 18.mai 1979 nr.18
- 1980 Lov om pant (pantelovent) av 8. februar 1980 nr.2
- 1981 Lov om vern mot forurensninger og avfall (forurensningslovent) av 13.mars 1981 nr.6
- 1989 Lov om lostjenesten m.v. (loslovent) av 16.juni 1989 nr.59
- 1989 Lov om forsikringsavtaler (forsikringsavtalelovent) av 16. juni 1989 nr.69
- 1992 Lov om tvangsfullbyrdelse (tvangsfullbyrdelseslovent) av 26.juni 1992 nr.86
- 1994 Lov om sjøfarten (sjølovent) av 24.juni 1994 nr.39
- 1997 Lov om eierseksjoner (eierseksjonslovent) av 23.mai 1997 nr.31
- 2003 Lov om burettslag (burettslagslova) av 6.juni 2003 nr.39
- 2005 Lov om mekling og rettergang i sivile tvister (tvistelovent) av 17.juni 2005 nr.90
- 2007 Lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetslovent) av 16.februar 2007 nr.9
- 2008 Lov om forvaltning av viltlevande marine ressursar (havressurslova) av 6.juni 2008 nr.37
- 2009 Lov om havner og farvann (havnelovent) av 17.april 2009 nr.19

Konvensjoner

International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Vessels, Brussels 1924

International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussels 1926

International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussels 1967

International Convention on Maritime Liens and Mortgages, Geneva 1993

Norske forarbeider

NUT 1970:2	Rådsegn 8 Om pant
Ot.prp.nr.13 (1922)	
Ot.prp.nr.13 (1929)	
Ot.prp.nr.32 (1970-1971)	Lov 20.juli 1893 om sjøfarten og i visse andre lover (endringslov)
Ot.prp.nr.39 (1977-1978)	Pantelov
Ot.prp.nr.55 (1993-1994)	Sjøfarten (sjøloven)
Ot.prp.nr.26 (1998-1999)	Konkurs- og pantelovgivningen m.v. (endringslov)
Ot.prp.nr.23 (2003-2004)	Lov 8.juni 1984 nr.58 om gjeldsforhandling og konkurs og i enkelte andre lover (endringslov)
Sjølovkomitèens Innstilling VIII	
Innst.O. VIII (1971-1972)	

Svenske forarbeider

Proposition 1973:42	Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring av sjölagen (1891:35 s.1) m.m
---------------------	---

Rettspraksis

Rt 1914.1031
Rt 1926.709
Rt 1929.106
Rt 1948.706
Rt 1958.354

Rt 1961.957

Rt 1978.1554

Rt 1980.1295

Rt 1997.1029

Rt 2000.1962

Rt 2010.664

ND 1954.65 NH

ND 1975.362 Gulating lagmannsrett

ND 1978.426 Agder lagmannsrett

ND 1978.443 Gulating lagmannsrett

ND 1979.342 Frostating lagmannsrett

ND 1984.268 Gulating lagmannsrett

ND 1988.129 Högsta domstolen i Finland

ND 1990.191 Frostating lagmannsrett

ND 1992.145 Østre Landsret

ND 1992.198 Midhordland namsrett

ND 2004.275 NH kjæremålsutvalg

ND 2004.621 NH kjæremålsutvalg

RG 1938.319 (Trondheim overrett)

RG 1980.581 (Hålogaland lagmannsrett)

RG 1980.957 (Søre Sunnmøre herredsrett)

RG 2000.808 (Gulating lagmannsrett)

LA-2004-3355 (Agder lagmannsrett)

Bøker

Brækhus, Sjur, revidert av Berg, Borgar Høgetveit *Omsetning og kreditt 2 Pant og annen realsikkerhet*. 3.utg. Oslo, 2005

Falkanger, Thor *Introduksjon til panteretten – stiftelse, virkninger og tvangsfullbyrdelse*. Oslo, 2008

Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob *Sjørett*. 7.utg. Oslo, 2010

Haxthow, Viktor, revidert av Holvik, Jan E. *Sjølovene*. 27.utg. Oslo, 2007

Lødrup, Peter *Lærebok i erstatningsrett*. 5.utg. Oslo, 2006

Tetley, William *Maritime liens and claims*. 2.utg. Montreal, 1998

Artikler

Brækhus, Sjur. *Kontraktpant i skip*. I: Jussens Venner. 1956, S 12-33

Falkanger, Thor. *Forced sale of vessels – according to Norwegian law*. I: SIMPLY 1999 (MarIus nr. 247), S 3-27

Falkanger, Thor. *Mortgages on ships according to Norwegian law*. I: SIMPLY 2001 (=MarIus nr. 281), S 3-39

Falkanger, Thor. *Maritime liens on cargo: A survey of the provisions in the Norwegian Maritime Code*. I: SIMPLY 2002 (=MarIus nr. 295), S 83-113

Falkanger, Thor. *Sjøpant og beslektede sikkerhetsrettigheter*. I: Festskrift til Torgny Håstad. 2010, S 99-113

Jakhelln, Henning. *Sjøpant for krav i anledning av arbeidsavtale ombord*. I: Arkiv for Sjørett, bind 9. 1969, 567-577

Nettsider

www.lovdata.no

www.rechtsdata.no

<http://abo.rechtsdata.no/browse.aspx?grid=0518010103#>